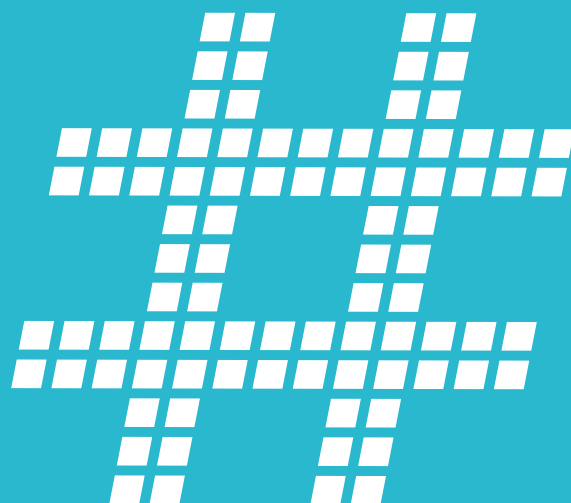


Årsrapport 2014



Ruter#

Den lyseblå omslagsfargen på årsrapporten for 2014 skal reflektere trikken og dens viktige rolle i Ruters tilbud. Trikken har vært en del av tilbudet til byens befolkning siden 1894 og blir stadig viktigere for flere. Reisende med trikk er den del av befolkningen som er mest fornøyd med kollektivtrafikktilbudet. Siden 2008 har antall reisende vokst med over 20 %. Men trikken er full og har ikke muligheter til videre kapasitetsutvidelse. Dagens materiell nærmer seg også sin maksimale alder. Det er derfor etablert et trikkeprogram som skal gi byen nye trikker og oppgradert infrastruktur.



Innhold

1.	Ruter As	5
2.	Sammendrag	9
3.	Nøkkeltall	17
4.	Ruters begivenheter i 2014	30
5.	Grønn mobilitet	33
6.	Ruter gjennom året	39
	Målstyring og resultat	40
	Marked	42
	Utvikling	48
	Rutetilbud	52
	Kjørekontrakter og prisavtaler	54
	Kundetilfredshet og kvalitet	58
	Kommunikasjon	64
7.	På vei mot lavutslippssamfunnet	67
8.	Investeringer i kollektivtrafikken	72
9.	Ruters økonomi	77
10.	Styrets beretning	81
	Eierstyring og selskapsledelse	88
	Regnskap	96
	Innhold noter	101

Ruter



Ruter skal tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skape et pulserende hovedstadsområde.

Bakerst fra venstre:
Bernt Reitan Jenssen / Adm. direktør
Anders Finckenhagen / Produksjonsdirektør
Tore Kåss / Plandirektør

Rune Pedersen / Økonomidirektør
Hanne Bertnes Norli / Utviklingsdirektør
Foran fra venstre:
Marit Westvig / Juridiskdirektør

Ellen Marie Rogde / Salg og markedsdirektør
Marit Elin Leite / Kvalitetsdirektør



Ruter As

Ruter er administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Ruter planlegger, bestiller og markedsfører kollektivtrafikktilbudet.

Ruters oppgave, gitt ved virksomhetsideen, er å tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport, og dermed bidra til å skape et pulserende hovedstadsområde. Oppgaven ivaretas ved å utvikle, planlegge, bestille og markedsføre et kollektivt trafikktilbud som innenfor gitte økonomiske rammer best mulig svarer på de samferdselspolitiske målene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har satt for kollektivtrafikken.

Administrasjonsselskapet Ruter As eies 60 % av Oslo kommune og 40 % av Akershus fylkeskommune. Alle offentlige tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, unntatt statlig tilskudd til NSB, skal kanaliseres gjennom Ruter. Dette skal bidra til en transparent økonomi og målrettet styring. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning.

Trafikken utføres av operatørselskaper på kontrakt med Ruter. For buss og båt tildeles kontraktene etter anbudskonkurranser. For T-bane og trikk er det med virkning fra og med 2014 inngått en rammeavtale med kommunalt eide Sporveien Oslo AS basert på direkteanskaffelse. Avtalen definerer produksjon, kvalitet og godtgjørelse.

For begge avtaleformer gjelder at transparens

skal sikres, incitamenter etableres og effektiviseringsgevinster tas ut.

Selskapets bakgrunn og historie

Ruter As var operativt fra 1.1.2008 og ble etablert i 2007 ved sammen slåing av funksjonene i de daværende administrasjonsselskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s. Oslo Sporveier har en historie tilbake til 1875, tidligere med operatørroller for flere driftsarter. Fra 1973 hadde Oslo Sporveier, på vegne av Oslo kommune, samtidig en bestiller- og avtalerolle med andre operatører innenfor et felles pris- og billettsystem i Oslo. I 2006 ble Oslo Sporveier delt i et rent administrasjonsselskap og et produksjonsselskap, nå kalt Sporveien Oslo AS, med datterselskaper for T-bane, trikk, buss, bussanlegg og trafikkreklame og enheter for infrastruktur og verksteddrift.

Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s (SL) ble etablert i 1975 som et rent administrasjonsselskap. Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune eide hver sin tredjedel. I praksis var SL et bestillerselskap for buss- og båtruter i Akershus og mellom Akershus og Oslo. Avtaler mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om SL ga samtidig grunnlag for praktiske samarbeidsavtaler om billetter og priser, og økonomisk avregning

Ruter As – organisasjon



mellom de tre trafikkaktørene SL, Oslo Sporveier og NSB. Men fortsatt var det ett system i Oslo og ett system for Akershus og den grensekryssende trafikken. Skjøtebestemmelser gjorde at kundene kunne kombinere billetter fra de to systemene, men for selskapene og myndigheter og eiere skapte de økonomiske avtalene om oppgjør for reiser på "fremmed" billett betydelige problemer.

Etableringen av Ruter som felles administrasjons-selskap for Oslo og Akershus ga muligheter for ett felles pris- og billettsystem for de to fylkene. Denne delen av samordningen ble fullt ut realisert

fra oktober 2011. Samarbeid og avtaler mellom Ruter og NSB sørger for at togtilbudet fortsatt er inkludert, samtidig som det finnes avtaler om kombinasjonsbilletter for reiser til og fra områder utenfor Akershus' ytre grense.

Strategisk styringsmodell

Trafikktilbudet styres ved kontrakter mellom Ruter og operatører og andre leverandører. Med utgangspunkt i politiske mål som er satt for kollektivtrafikken i kommunale/fylkeskommunale plandokumenter, er den felles visjonen: "Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg",

grunnlaget for Ruters strategiplaner. Strategiplanarbeidet skjer i samsvar med aksjonæravtalen og er et viktig ledd i styringen av kollektivtrafikken så vel som regional planlegging generelt.

Gjeldende strategiplan K2012 ble lagt frem i 2011 og har også vært innspill til Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes overordnede planer og til statlige planprosesser. Strategiplanen følges opp og konkretiseres årlig ved et fireårig rullert handlingsprogram med økonomiplan - nå gjeldende er H2015. Handlingsprogrammet ligger til grunn for budsjettprosessen, som er styrende for hvilke aktiviteter som prioriteres. I praksis er det først gjennom de årlige tilskudsbevilgningene fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune at de endelige økonomiske rammene avklares, sammen med politiske føringer for det tilbudet som skal gis.

Sommeren 2015 legger Ruter frem en rullert strategiplan – K2016 – og arbeidet med planen er nærmere omtalt i årsrapportens kapittel 5.

Målstyringssystem

Verdier, visjon, virksomhetsidé, kundeløfte,

posisjonsmål og overordnede mål ble i 2013 supplert ved suksessfaktorer og styringsindikatorer for 2014. Utvalg og tallfesting skjedde gjennom en prosess med bred involvering i organisasjonen.

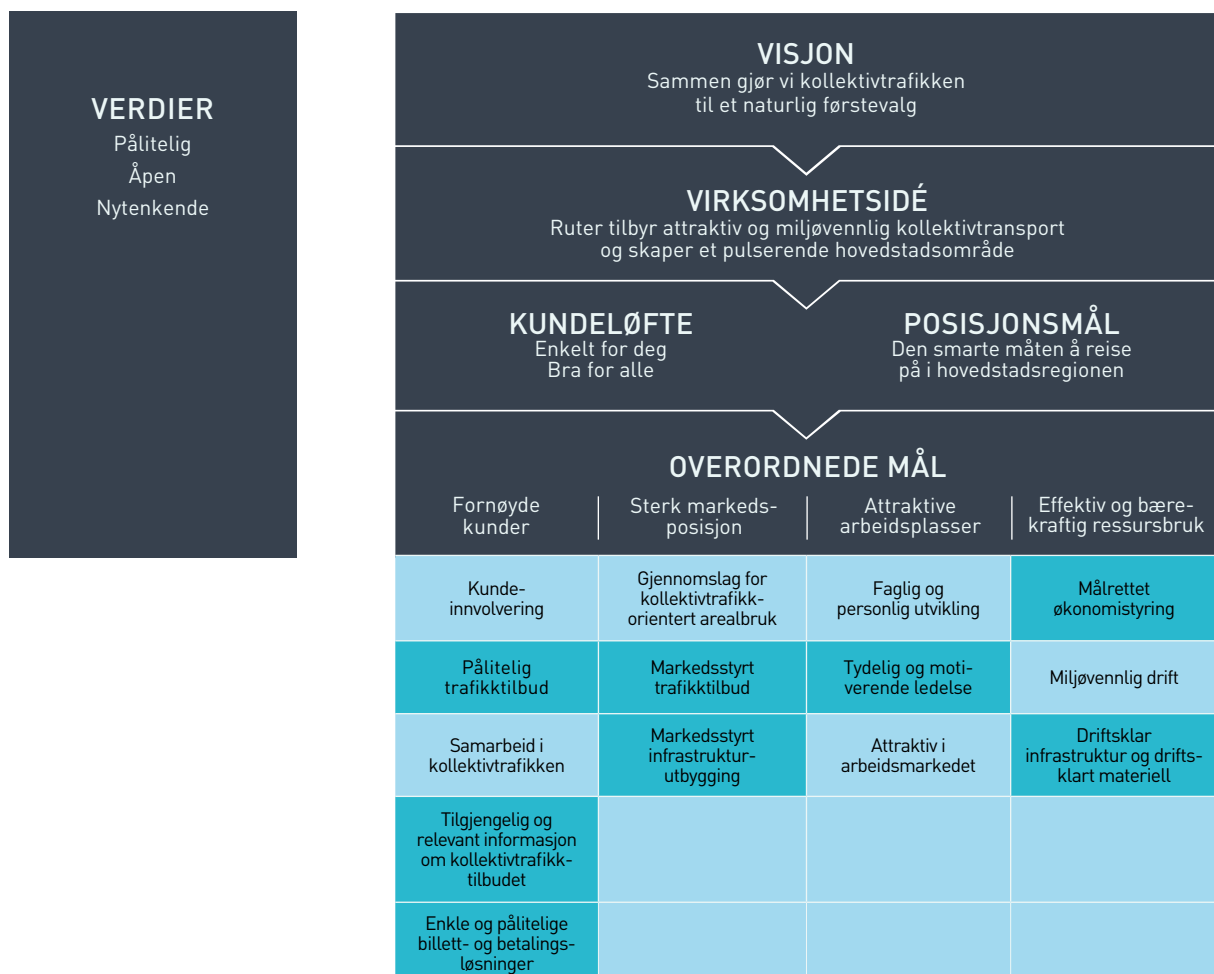
De overordnede målene er:

Fornøyde kunder: Ruter skal gjøre kollektivtrafikken til kundens naturlige førstevalg ved å ha et enkelt, attraktivt og pålitelig trafikktilbud.

Sterk markedsposisjon: Ruter skal bidra til utvikling av et funksjonelt og miljøvennlig hovedstadsområde, ved at kollektivtrafikken tar det vesentlige av veksten i motorisert trafikk.

Attraktive arbeidsplasser: Ruter skal være en åpen og nytenkende kompetansevirksomhet, som verdsetter sine medarbeidere, og som tiltrekker de rette kandidatene til selskapet.

Effektiv og bærekraftig ressursbruk: Ruter skal bidra til oppnåelse av økonomi- og miljømål ved målrettet prioritering av drifts- og investeringsmidlene for kollektivtrafikken.





Ruters virksomhet har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet og indikerer at samfunnet vil tjene på å satse på kollektivtrafikk i hovedstadsområdet.



Sammendrag

«Grønne reiser» har to tredeler av trafikken i Oslo og én tredel i Akershus. Kollektivtrafikken økte med 3,4 % i 2014.

Hver tredje motoriserte reise skjer kollektivt

I 2014 ble det foretatt 1,4 milliarder reiser i Oslo og Akershus – ved gange eller sykling, kollektivt eller med bil. Ruters andel av disse reisene var ca. 23 %. Av de motoriserte reisene var andelen 32 %. I alt hadde buss, trikk, T-bane, båt og NSBs tog 319 millioner enkeltreiser i 2014. Tilføyes trafikken hos våre kollegaer i Flytoget, var det 325 millioner kollektivtrafikkreiser i regionen. 55 % av kollektivtrafikkreisene i Norge skjer i Ruters trafikkområde.

Økningen i kollektivtrafikken fra året før var på 3,4 %, fordelt med 3,3 % i Oslo og 3,5 % i Akershus. Biltrafikken økte med 1,0 % i Oslo og 1,4 % i Akershus, men gjennom bomringene var det en reduksjon på 0,6 %, godt innenfor målet om nullvekst som er satt i avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsordningen.

Befolkningsveksten var fortsatt sterk, med 1,8 % for regionen samlet, og hele 2,1 % i Oslo, mot 1,6 % i Akershus. Oslo opprettholder stillingen som den raskest voksende hovedstaden i Europa.

Når veksten i kollektivtrafikken er klart høyere enn befolkningsveksten, mens biltrafikken ligger godt under, betyr det en fortsatt noe økt markedsandel for kollektivtrafikken. Av de motoriserte reisene i

Oslo og Akershus har kollektivtrafikken 32 %. I Oslo er andelen mer enn dobbelt så høy (44 %) som i Akershus (21 %).

Oslofolk går mye. 29 % av reisene i Oslo ble foretatt til fots, det samme som kollektivtrafikkandelen. Sykkelandelen var 6 %. I sum gir dette 65 % «grønne reiser». Gangandelen er høy i internasjonal sammenheng, mens sykkelandelen, av bokstavelig talt naturlige grunner, er lavere. Særlig gjelder dette om vinteren, med under 2 %.

I Akershus, med mer spredtbygd bebyggelse og gjennomgående lengre reiseavstander, er forholdet mellom grønne reiser og bilreiser omtrent det motsatte av i Oslo. 17 % går, 4 % sykler og 16 % reiser kollektivt, regnet av alle reiser. Bilandelen er 62 %. Sammenlignet med andre norske fylker, og for så vidt byregioner, har også Akershus en høy kollektivtrafikkandel, men utfordringene knyttet til å ta veksten kollektivt, sammen med sykkel og gange, er klart høyere enn i Oslo.

Fornøyde kunder i en fornøyd befolkning

70 % av regionens befolkning er fornøyd med kollektivtrafikktilbudet. Dette er uendret fra året før og ett prosentpoeng lavere enn målsatt. Tilfredsheten er høyere i Oslo (80 %) enn i Akershus (58 %), hvilket

OVERORDNEDE STYRINGSINDIKATORER FOR RESULTATOPPFØLGING 2014

INDIKATOR	MÅL	RESULTAT	AVVIK
Økning i antall påstigende	+ 3,5 %	+ 3,4 %	- 0,1 prosentpoeng
Tilfredshet med seneste reise	92 %	96 %	+ 4 prosentpoeng
Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet	71 %	70 %	-1 prosentpoeng
Ruters billettsystem er enkelt å bruke	70 %	78 %	+ 8 prosentpoeng
Allt i alt hva synes du om informasjonen ifm. denne reisen?	NY	70 %	
Nærvær	95,5 %	92,7 %	-2,8 prosentpoeng
Økonomisk resultat	+ 20 MNOK	+ 66,5 MNOK	+ 46,5 MNOK

også reflekterer en naturlig forskjell ut fra hvilket tilbud befolkningstettheten gir grunnlag for. Folk i Vestområdet er mest fornøyd (68 %), og på Øvre Romerike minst fornøyd (43 %).

Når vi intervjuer kundene om tilfredsheten med den aktuelle reisen som foretas, er nivået høyere enn når vi spør generelt, og uavhengig av om vedkommende reiser eller ikke, eller hvor ofte. Også i 2014 lå kundetilfredsheten hos båt kundene på topp, med 99 %. Gjennomsnittet for alle Ruters kunder utenom tog lå på 96 %. Dette er ett prosentpoeng høyere enn i 2013 og hele fire prosentpoeng høyere enn målsatt.

Gode billettinntekter bidro til positivt resultat

Ruters samlede billettinntekter i 2014 ble 3 275 millioner kroner, som i løpende priser er 7,7 % mer enn året før. Dette positive resultatet er en kombinasjon av prisøkning for å kompensere generell inflasjon, økt trafikk og vridninger i kundenes billettbruk og valg av billettslag. Mobilappen, som stod for 28 % av omsetningen i 2014, har bidratt til at billettkjøp oppfattes som så lettvent at enkeltbillettandelen og dermed betalt pris per reise har økt ytterligere. Denne utviklingen vil imidlertid naturlig flate ut.

Billettinntektene stod for 49,6 % av de samlede inntektene i 2014. Inntektene fra billettsalget ble 90,9 millioner kroner (2,8 %) over budsjett, og dette bidro sterkt til et positivt resultat på 66,5 millioner kroner, etter nedskrivninger av blant annet Thales billetteringsutstyr (56 millioner kroner). Av en samlet omsetning på 6 606 millioner kroner utgjør overskuddet én prosent. Ruter har ikke økonomisk vinning for eierne som formål, og kan ikke betale utbytte. Overskuddet bidrar til ønsket styrking av egenkapitalen og delfinansiering av investeringer i blant annet billetterings- og informasjonsutstyr.

Endrede pengestrømmer og omorganisering ga økt omsetning

Ruters kostnader økte med 8,2 % i 2014 til 6 588 millioner kroner. Økningen ut over inflasjon og produksjons- og trafikkvekst skyldes primært omlegging av pengestrømmene i Oslo kommunes vognfinansiering. Bevilgningene går til Ruter og inngår deretter i tjenestekjøpet fra Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS, som så betaler vognleie til Oslo Vognselskap AS. En slik pengestrøm gir bedre transparens og bedre grunnlag for ansvarsoppfølging.

Som en konsekvens av dette økte tjenestekjøpet fra T-banen med 31 % til 1 582 millioner kroner, og fra trikken med 23 % til 770 millioner kroner. Busstjenestene hadde en mer normal kostnadsutvikling, med 5 % til 2 291 millioner kroner. Samlet kjøpte Ruter transporttjenester for 4 981 millioner kroner i 2014. Plan- og prosjektoppgaver og drift av Ruter kostet 552 millioner kroner, som tilsvarer vel 8 % av de samlede kostnadene. Resten av kostnadene (1 035 millioner kroner) dekker båt, spesialskyss, prisavtaler med tog og kommersielle busslinjer og trafikantinformasjon og billettsalg mv.

Fornøyde trikkereiser til tross for overfylte og innstilte avganger

Gjennomsnittlig, regnet over hele døgnet og hele trikkenettet, var 57 % av setene belagt i 2014. Dette er svært høyt, og 34 % høyere enn i 2007. Bak et slikt gjennomsnitt ligger overfylte avganger og frakjøring av kunder. Det haster med gjennomføring av trikkeprogrammet, slik at vi kan få nye trikker på ferdig oppgraderte spor i 2019.

Med en vekst på 3,4 % passerte trikken 50-millionersmerket i løpet av 2014 og endte på 51 millioner reiser. Denne trafikken avvikles med den samme vognparken som da trikken hadde 30

millioner reiser, og 70 % flere passasjerer med samme vognpark ligger det en betydelig effektivisering. Folk bosatt i Oslo og som mest bruker trikk, representerer stadig Ruters mest fornøyde marked, med 86 % tilfredshet. Tilfredshet registrert ved intervju under trikkereisen var 95 % i 2014, stadig høyt tatt i betraktning at innstillinger og forsinkelser forekommer for ofte. I noen grad kompenseres imidlertid avvik ved relativt høy frekvens. 0,75 % av trikkeavgangene ble innstilt i 2014. Dette er noe bedre enn i 2013 (0,90 %), men lavere enn målsatt (maks. 0,70 %). For 2015 er målet at maksimalt 0,5 % av trikkeavgangene kan være innstilt.

Avviket i tilbudte avganger ga ingen reduksjon i godtgjørelsen siden det ble satt inn buss for trikk i tilstrekkelig grad av Sporveien. Trafikkveksten og tilhørende andel av billettinntektene over budsjett ga en bonus til trikken på 11,9 millioner kroner.

Generelt har for øvrig den nye avtaleformen med Sporveien virket godt i samsvar med intensjonen. I 2015 justeres imidlertid oppfølgingen av avtaleforholdet noe, slik at det strategiske fokuset blir tydeligere gjennom hele året.

Arbeidet med trikkeprogrammet fortsatte i 2014. Programmet rommer planlegging for og gjennomføring av kjøp av nye trikker, sammen med nødvendig oppgradering av infrastrukturen. Målet er å ha de første nye trikkene på sporet i 2019. I mellomtiden må kapasiteten på enkelte strekninger forsterkes ved bussupplering, siden kapasitetsutnyttelsen for dagens vognpark nå er svært høy og fortsatt trafikkvekst er målsatt og sannsynlig.

Fra 82 % til 97 % fornøyde kunder på T-banen

T-banen er den driftsarten som har hatt klart mest markert økning i kundetilfredsheten etter at Ruter ble etablert. Fra 82 % tilfredse kunder i 2008 til 97 % i 2014 er en reise som er resultatet av en målbevisst satsing i mange ledd. Infrastrukturen oppgraderes og bidrar til stadig mer pålitelig drift, mens nye vogner har gitt økt frekvens, økt kapasitet, bedre pålitelighet og bedre komfort og trivsel. Bedre informasjonsskiltning og medarbeidernes serviceholdning gir også et betydelig bidrag.

Med 97 % kundetilfredshet har T-banen tatt igjen regionbussene, og bare båtenes 99 % ligger foran. Tilfredshetsnivået er 2 prosentpoeng høyere enn i 2013 og hele 4 prosentpoeng høyere enn målsatt.

T-banen hadde 88 millioner reiser i 2014, som målsatt, og 3 millioner (+3,4 %) mer enn året før. Leveransen av nye T-banvogner ble fullført i mars 2014. Oslo har dermed en ny, enhetlig vognpark med i alt 115 tog eller 345 vogner, klart mer enn

de 207 gamle vognene. Nye vogner og økt frekvens og kapasitet har medført at det gjennomgående er bedre plass om bord på T-banen enn på trikk og bybuss. Setebelegget på 32,5 % er på samme nivå som i 2007 (33,7 %) og klart lavere enn toppunktet i 2009, før leveransen av nye vogner var i gang. 12. oktober ble Kolsåsbanen gjenåpnet til Kolsås etter ferdigstilt oppgradering. Mer begrensede fornyelser har skjedd i andre deler av nettet, mens en omfattende oppgradering av Østtjøstovbanen forberedes fra våren 2015.

Sporveiens gjennomføring av Lørenbanen, den nye baneforbindelsen mellom Grorudbanen og T-baneringen, ligger foran fremdriftsplan og under budsjett. Åpning skjer våren 2016. Arbeidene har gjort det nødvendig å stenge Grorudbanen i kortere perioder og T-baneringen mellom Sinsen og Carl Berners plass i lengre perioder.

Den nye målbaserte avtalen mellom Sporveien og Ruter har for T-banens del gitt en bonus på 6,2 millioner kroner ut fra andel av økt trafikk og økte billettinntekter, samtidig som det ikke var avkorting for produksjonssvikt.

En tredel «miljøbuss»

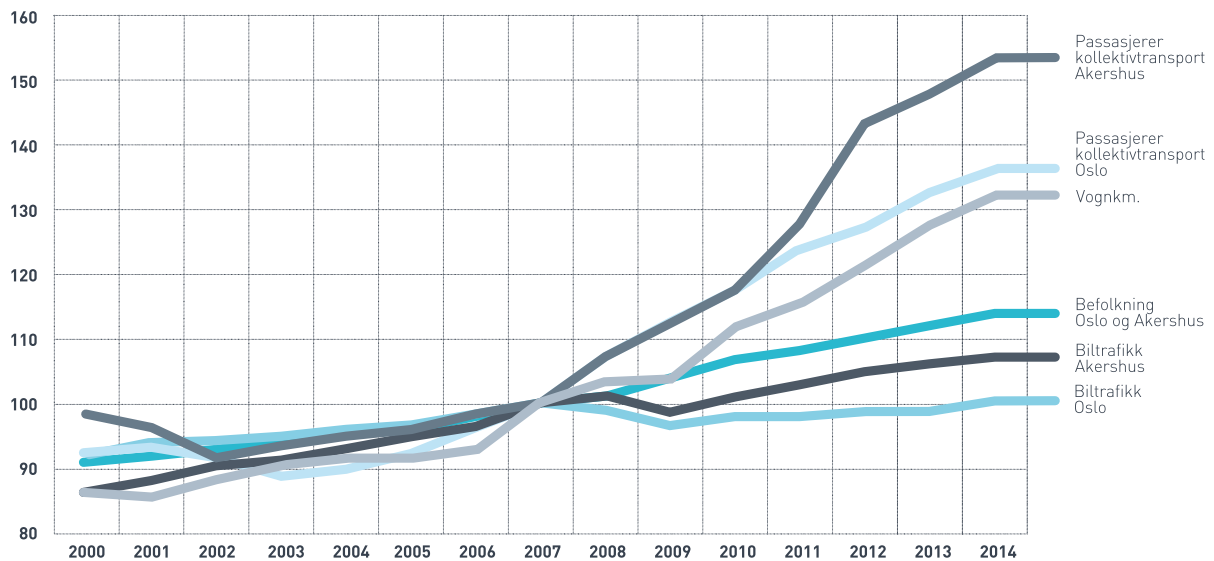
1 162 busser var i drift på Ruter-kontrakter i 2014. Av disse kan 401 (35 %) klassifiseres som «miljøbuss» ved at de drives elektrisk, ved hybridløsninger eller med biodrivstoff, eventuelt biodiesel med minst 50 % på årsbasis. Andelen miljøbuss vil øke til 529 av 1200 (44 %) ut fra de kontraktene som er inngått for 2015. Den største økningen utgjøres av biogass, hvor bare tilgjengelige gassmengder begrenser muligheten for enda raskere omlegging.

Ruter følger opp egne og eieres mål om fossilfri busstdrift i 2020 med et handlingsprogram som vil bli ytterligere konkretisert sommeren 2015. Ved siden av utnyttelse av de biogassmulighetene som vil finnes, satser Ruter på elektrisk drift via batterier som lades ved base og/eller på egnede stoppesteder eller terminaler under veis. Slike busser er fortsatt på utviklings- og teststadiet, men Ruter ønsker, hensyn tatt til en rimelig risikoavveining, å være klart i forkant med hensyn til fullskaladrift i Europa.

I Oslo var det ikke midler for å følge opp frekvens og kapasitet helt i samsvar med trafikkmålene i 2014, og resultatet ble blant annet en ny toppnotering for bybussenes setebelegg, med 53 %. Dette betyr at det på mange avganger er ubehagelig trangt, og at noen kunder dessverre opplever frakjøring. Der frekvensen er høy, kan likevel konsekvensen være begrenset. For regionbussene var belegget 46 %, som er tre prosentpoeng lavere enn toppen

Trafikk og markedsutvikling

Indeks 2007=100



i 2012. Her vurderes belegget fortsatt mer som et uttrykk for effektiv utnyttelse av ressursene enn som et kvalitetsproblem. Belegg i bybusser og regionbusser er ikke direkte sammenlignbart, siden bybussene i langt større grad er basert på at også ståplass er et tilbud over kortere strekninger.

Til dels fulle busser har bidratt til at bybussene er driftsarten med lavest kundetilfredshet, 93 %. Dette er likevel ett prosentpoeng høyere enn i 2013, og det høyeste Ruter har registrert for bybussene. Selv om det ikke skal legges for mye vekt på små utslag, antas at trengsel til dels oppveies av stadig mer moderne materiell og bedre informasjon – sammen med god kundebehandling fra sjåførene.

For regionbussene er kundetilfredsheten stabilt høy, med 97 %.

Tilbudsforbedring som gir god markedsrespons, er stadig mer krevende og kostbart

De største ruteendringene i 2014 skjedde på regionbuss, dels i tilknytning til den ytterligere forbedringen i togfrekvensen mellom Drammen og Eidsvoll fra 14. desember, og dels for Nittedalsbussene med sikte på å forbedre fremkommeligheten for den samlede buss- og trikketrafikken i Storgata. Ikke alle endringene har fått like god mottakelse i markedet på Øvre Romerike og i Nittedal, og Ruter foretar en grundig evaluering i 2015.

Ruter har de første årene etter etableringen i 2008 kunnet høste gevinster ved samordning, ny kundeorientering og nye mål og tenkemåter. Dette har skjedd ved omlegginger innenfor bestående res-

sursrammer og målrettet tilbudsforbedring finansiert med friske midler, særlig fra bompengeneinntekter. I begge tilfeller har Ruter prioritert tiltak som styrket kvalitet og kapasitet i de markedsområdene hvor grunnlaget for kollektivtrafikk er godt. Samtidig betyr dette mindre vektlegging av forbedringer i mer spredtbygde områder.

Etter hvert som de mest åpenbare og minst kostnadskrevede mulighetene er utnyttet, erfarer Ruter naturlig nok at det er mer krevende å oppnå tilsvarende effekter av ytterligere tiltak. Dette gjelder både den faglige analysen og den ekstra kostnaden for hver ny passasjer. Forholdet illustrerer også betydningen av et kollektivtrafikkorientert utbyggingsmønster for realistisk og til akseptable kostnader for å oppnå målsatte kollektivtrafikkandeler.

Fornebubåt supplerer tilbudet

10. november ble ny rushtidsbåtrute mellom Fornebu og Aker brygge igangsatt, basert på bestilling og øremerkede midler fra Akershus fylkeskommune. Tilbudet gjelder i en forsøksperiode, og i utgangspunktet ikke lenger enn til Fornebubanen erstatter dagens nærmest kapasitetssprengte busstilbud. Vinteren 2014/2015 har etterspørselen etter båttilbudet vært begrenset og kostnaden per reise høy. Det er imidlertid grunn til å anta at trafikken vil ta seg opp i sommersesongen.

Øyfergenes nye terminal ved Rådhusbryggene ble forberedt i 2014, ved nye bryggeelementer og informasjons- og salgsutstyr. Åpning for trafikk fant sted i mars 2015.

Pris- og billettsamarbeidet med Bygdøyfergene har opphørt. For den øvrige båttrafikken har det ikke vært større endringer i 2014. Samlet hadde Ruters båttrafikk 4,2 millioner reiser.

Fraseilingsproblemer på grunn av stor etterspørsel på linjen til og fra Drøbak og Son i sommerhelgene ble imidlertid registrert. Innenfor rammen av tilgjengelig kapasitet vil problemene bli søkt redusert ved planjusteringer for sommeren 2015.

60 % av landets togtrafikk med Ruters priser og billetter

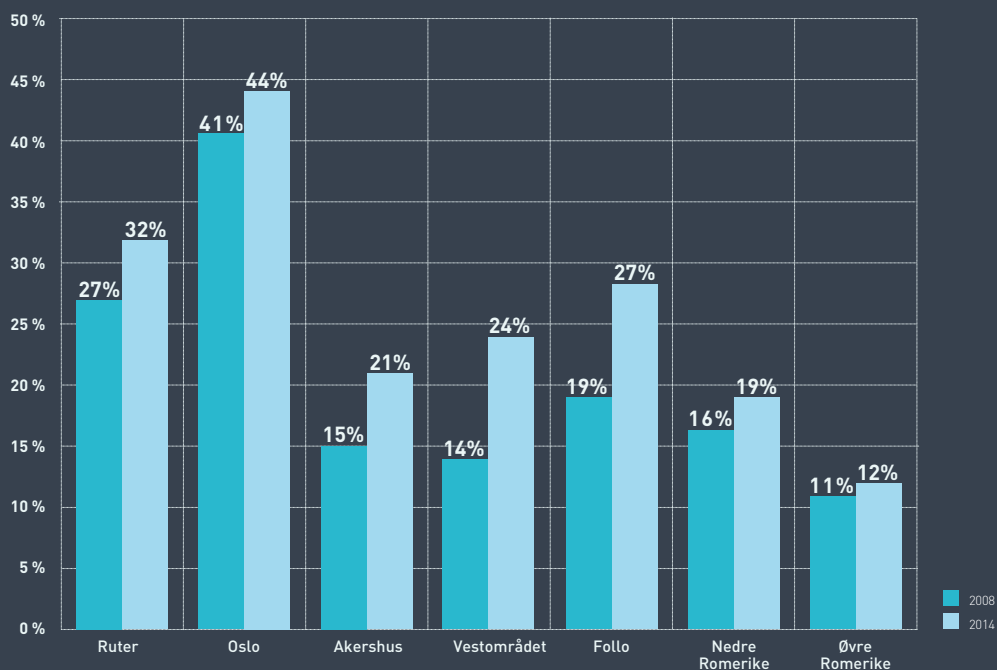
Satsingen på forbedret togtilbud ved økt frekvens på strekningen Drammen/Asker – Lillestrøm/ Eidsvoll gir fortsatt resultater. Også i 2014 stod toget for den største relative trafikkveksten, med 7 % til i alt 37 millioner NSB-reiser i Oslo og Akershus. Samlet lokaltogtrafikk på Østlandet er på 41 millioner reiser, og økte med 4,1 %. Hele persontogtrafikken til NSB var på 62 millioner reiser, etter en økning på 4,4 %. Dette betyr at trafikken med Ruters priser og billetter nå står for 60 % av alle togreisene og det vesentlige av veksten.

Omlegging fra buss til tog der forholdene ligger til rette for det, er resultat av en langsiktig strategi som ikke minst Ruter har lagt opp til. Dette reflekteres blant annet i en relativt svak vekst for regionbussene i 2014, med 1,5 %.

Fortsatt har togtilbudet pålitelighetsproblemer, med for høy andel innstillinger og forsinkelser, og ikke minst avvikshåndtering med forbedringspotensial. Ruter samarbeider med Jernbaneverket, Statens vegvesen og NSB om et system for bedre løsninger når toget står, både ved informasjon og ved omdisponering av samlede ressurser for å gi alternative reisemåter. NSB melder om en relativt lav kundetilfredshet i lokaltrafikken, og Ruter registrerer at befolkningens generelle tilfredshet med kollektivtrafikken er klart lavere blant dem som mest bruker tog (54 %) enn gjennomsnittlig (70 %). Billettomsetningen knyttet til togtrafikken var 629 millioner kroner i 2014, som tilsvarer 17 kroner per reise. I tillegg betalte Ruter for differansen mellom sine priser og NSBs priser på tilsvarende strekninger. Her er det regnskapsført 105 millioner kroner, mens endelig avregning skjer senere. Tilskuddet for

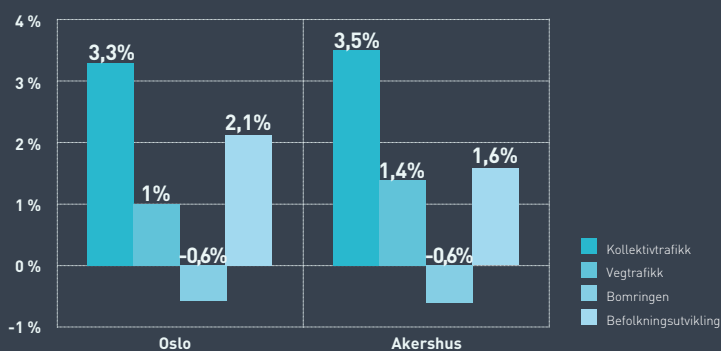


Utvikling i motoriserte markedsandeler



Trafikkutvikling 2014

Kollektivtrafikk, biltrafikk og befolkning



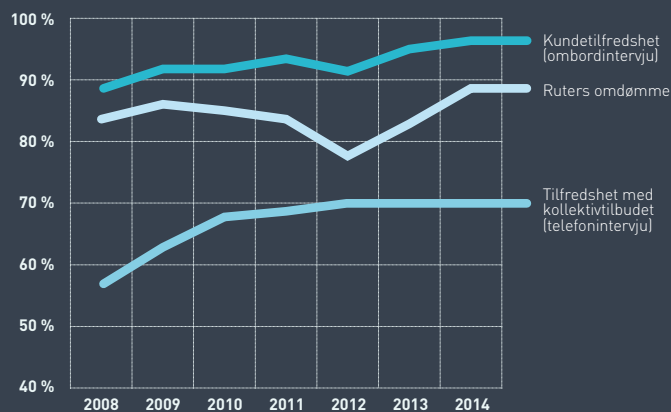
2014 sammenlignet med fjoråret.

55%

av kollektivreisene

i Norge skjer i Ruters trafikk-område. Hver tredje motoriserte reise skjer kollektivt.

Kundetilfredshet/Omdømme/Tilbudstilfredshet



Undersøkelse om kundetilfredshet er gjennomført med ombordintervju. Ruters omdømme og tilfredshet med kollektivtilbudet er gjennomført med telefonintervju.

prisdifferansen tilsvarer et gjennomsnitt på vel kr. 2,80. Det statlige tjenestekjøpet fra NSB kommer i tillegg. For lokaltogtrafikken på Østlandet er dette i størrelsesorden én milliard kroner.

Togtrafikken bør organiseres ut fra markedsrolle i et sømløst nett

Togets andel av kollektivtrafikken i regionen er 11 %. Den samlede intercitytrafikken har for øvrig et nivå som tilsvarer vel 2 %. Selv om det er potensial for fortsatt vekst, og selv om togets rolle er vesentlig for den samlede funksjonaliteten i kollektivtrafikknettet, vil andelen også i fremtiden være begrenset. Det er derfor viktig at statens bidrag til et funksjonsdyktig, miljørettet og konkurransekravt hovedstadsområde, satser bredere på utvikling av fremtidens kollektivtrafikk. Ansvaret for tjenestekjøp, og dermed overordnet tilbudsutvikling av togtrafikken, bør derfor organiseres ut fra markedsmessig samordning og samlet kundetilbud, fremfor oppsplitting ut fra infrastruktur og teknisk driftsart.

Ruter har i flere sammenhenger tatt opp spørsmålet om hvorvidt dagens modell for tjenestekjøp i togtrafikken gir optimale kundeløsninger. Modellen står i mange sammenhenger i veien for sømløse kundetilbud med korrespondanser, gjennomgående informasjon og billettering og ikke minst en effektiv avvikshåndtering. Oppsplittingen av ansvaret for kollektivtrafikken i en statlig og en lokal del ut fra trafikkslag kan også være hinder for en optimal rolledeling mellom tog og buss, ved mer mating til tog der det er hensiktsmessig.

Ruter har de senere årene tatt opp forslag om vurdering av en modell hvor tjenestekjøp, og dermed samordning av all regional kollektivtrafikk, samles på regionalt nivå, uavhengig av driftsart. Samtidig har vi reist spørsmål ved rimeligheten av NSBs forståelse av de rammene trafikkavtalen med Samferdselsdepartementet gir for beregningen av kompensasjon for prisdifferanser.

Eventuell konkurranseutsetting av togtrafikken bør skje i regi av et organ som har markeds- og kundeansvar som utgangspunkt og som samordner for å sikre sømløse reiser på tvers av trafikkslag og operatører.

Hva skal til for at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal kunne ta veksten i regionens persontrafikk?

I Ruters strategiplanrullering, som presenteres som K2016 sommeren 2015, er hovedspørsmålet hva som skal til for at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal kunne ta veksten i regionens persontrafikk. Tilsvarende spørsmål er sentrale i konseptvalgutredningen for økt

transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet), i det statlige arbeidet med rulleringen av Nasjonal transportplan og i Oslo kommuneplan og Akershus samferdselsplan. Ruter ser frem til at det på grunnlag av det planmaterialet som snart vil foreligge, kan tas nødvendige grep for å få bedre samsvar mellom mål og midler, slik at vi sikrer at utviklingen tar den retningen mot grønn mobilitet som det er bred prinsipiell oppslutning om. På overordnet nivå gjelder tiltakene både organisasjonsmodell og kanalisering av midler.

Ruter er overbevist om at svært mye kan vinnes ved bedre tilrettelegging for mer gange og sykling, særlig i sommerhalvåret. I samspillet med kollektivtrafikken gjelder det særlig trygg parkering ved og adkomst til stasjoner og stoppesteder, sammen med busselsordninger med tilsvarende lokalisering og med betalingsløsninger som er samordnet med Ruters kollektivtrafikkbilletter. Samtidig med en slik optimistisk tilnærming kan det imidlertid være grunn til mer oppmerksomhet og analyse knyttet til begrensninger gitt av klima og topografi.

Årlig brukes det vel 12 milliarder kroner på kollektivtransporten i Oslo og Akershus, i sum for drift og investeringer, betalt av kollektivtrafikkunder, biltrafikanter gjennom bomsnittene og av lokale og statlige myndigheter. Tidskostnader, miljøkostnader og andre eksterne kostnader kommer i tillegg. Oppsplittet ansvar og organisering bidrar til at det er komplisert å få fullstendig oversikt over det økonomiske bildet, og ikke minst finne grunnlag for en samlet prioritering. Dermed er det vanskelig å sette inn ressursene der nytten er størst, og slik at de ulike delene av kollektivtrafikken spiller godt sammen.

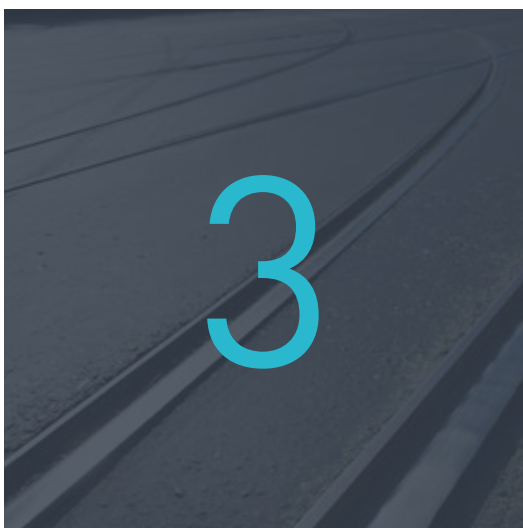
Det er markedsbehov og ruteopplegg som må ligge til grunn for investeringsprioriteringene, og det er tilgjengelige driftsressurser som til slutt avgjør hvor godt tilbud vi kan gi kundene. Ut fra dagens ansvarsmodeller er en slik sammenheng ikke sikret. Dessuten er det tilstrekkelig driftsfinansiering som er den største utfordringen.

Ruters virksomhet har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er dokumentert god samfunnsøkonomisk lønnsomhet i økt tjenestekjøp. I følge COWI (2014) har samfunnet fått igjen kr 4,50 for hver krone i tilskuddsøkning til Ruter. Et slikt forhold mellom nytte og kostnader er vesentlig høyere enn det som er vanlig og normale krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette indikerer at samfunnet vil tjene på å satse enda mer enn i dag på kollektivtrafikk i hovedstadsområdet.



Ruters nøkkeltall er et
åpent grunnlag for analyse,
vurdering og sammenligning



Nøkkeltall

2,6 % økte inntekter per reise og økte kostnader per reise på 1,2 %. Høyt belegg på trikk og buss.

Tilgjengeliggjøring av nøkkeltall for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er en viktig oppgave for Ruter som kompetanseorgan. Ruter har derfor gjennom mange år utviklet sin årsrapport til å være det medium som offentligjør, analyserer og presenterer kollektivtrafikkens nøkkeltall i vår region. Nøkkeltallene som presenteres i dette kapitlet, er knyttet til inntekter, kostnader, tilskudd og produksjon. Det er utarbeidet nøkkeltall totalt og fordelt på de ulike driftsartene. I de etterfølgende kapitlene presenteres også markeds-, kvalitets- og miljønøkkeltall.

Inntektene per reise var i 2014 på 10,52 kroner, en økning på 2,6 % fra i fjor. Inntektene per reise er høyest på regionbuss med 11,45 kroner, en økning på 3,5 % fra i fjor. Reiser i by har en inntekt på litt over 8 kroner per reise som er om lag samme nivå som i fjoråret. Fra 2008 til 2012 gikk inntekt per reise ned som et resultat av redusert pris på 30-dagers billett og ny pris- og sonestruktur. Dette har en spesielt sett for de lange reisene (regionbuss og tog). De to siste årene har denne utviklingen snudd som et resultat av blant annet økende salg av forhåndskjøpte enkeltbilletter (salg via mobilapp). Tilskudd per reise økte med 1,7 % fra 2013 til 2014.

Kostnadene per reise (ekskl tog) var i 2014 på 24 kroner, en økning på 1,2 % fra i fjor. Kostnadene totalt sett per reise har ligget stabilt siden 2008.

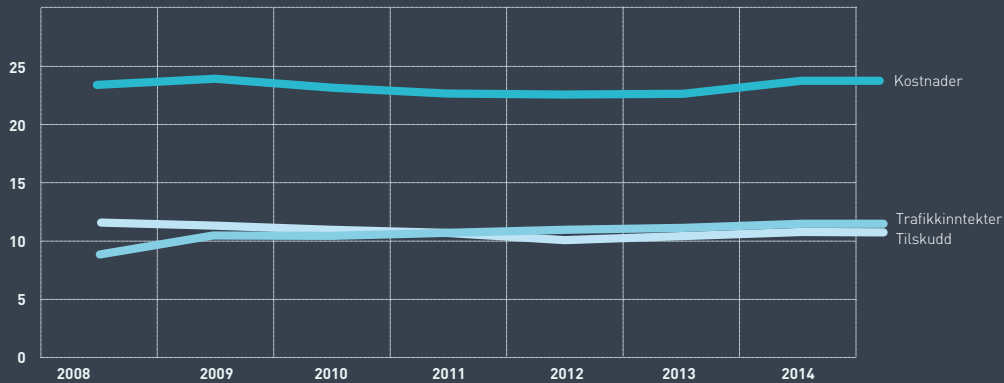
Kostnadene per reise er høyest for båt og regionbuss med henholdsvis 39 og 25 kroner per reise, og det er reiser med båt som har økt mest siden 2008. Lavest kostnad per reise har en på bybuss med 12 kroner. Siden 2008 har kostnadsnivået per reise på T-bane økt (+16 %), mens den for trikk har gått ned (-18 %). Kostnad per plasskilometer for båt har økt (+38 %).

Gjeldende ansvarsdeling medfører at vi ikke kan presentere fullstendige nøkkeltall for togtrafikken. Ruter betalte 20 kroner per reise til NSB i sum fra billettinntekter og pristilskudd. Dette er en lavere kostnad per reise enn med regionbuss og båt. Statlige tjenestekjøp fra NSB kommer i tillegg for togtrafikkens del, og gir grunnlag for å dekke en kostnad som er vesentlig høyere enn det Ruter betaler.

Belegg, gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse, er en god indikator for effektiviteten i nettet, og dermed på om Ruter gjør en god jobb på dette området. På linjer som trafikkerer flere stoppesteder, er det praktisk umulig å nå 100 % belegg på hele linjen. Når Ruter nå ligger på over 50 % utnyttelse på setekapasitet i gjennomsnitt for buss og trikk, må det regnes som svært bra. Nedgangen på T-bane og regionbuss kan forklares ut fra kapasitetsøkning og at ikke all kapasitetsøkning er fylt opp av nye passasjerer ennå.

Inntekt og kostnad per reise

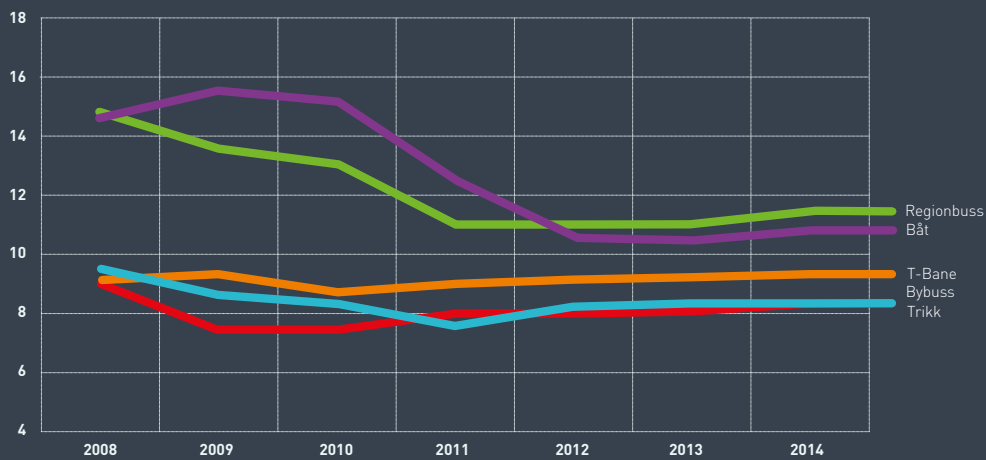
(kr)



Trafikkinntekter per reise er (inkl tog)
Tilskudd og kostnader per reise (eksl tog)

Inntekter per reise per driftsart

(kr)



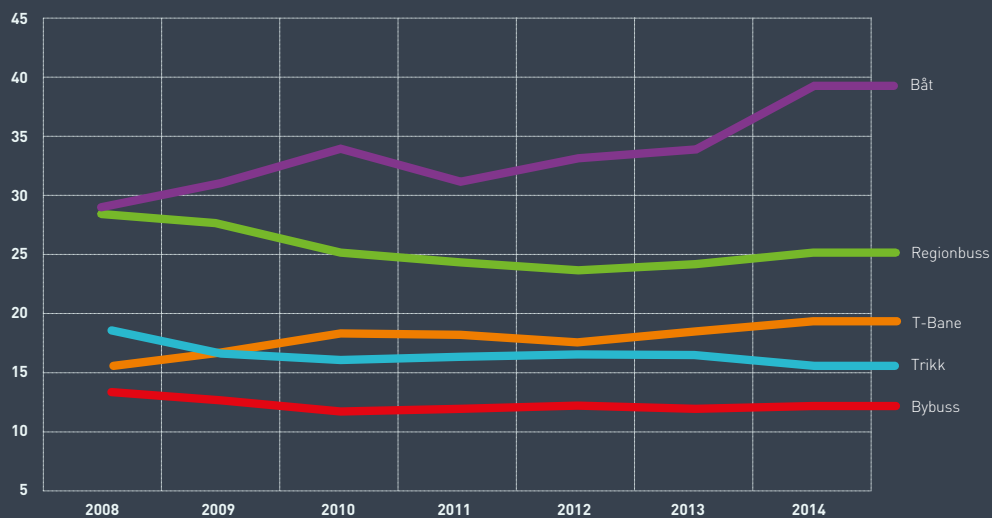
10

kroner
billettinntekt/reise

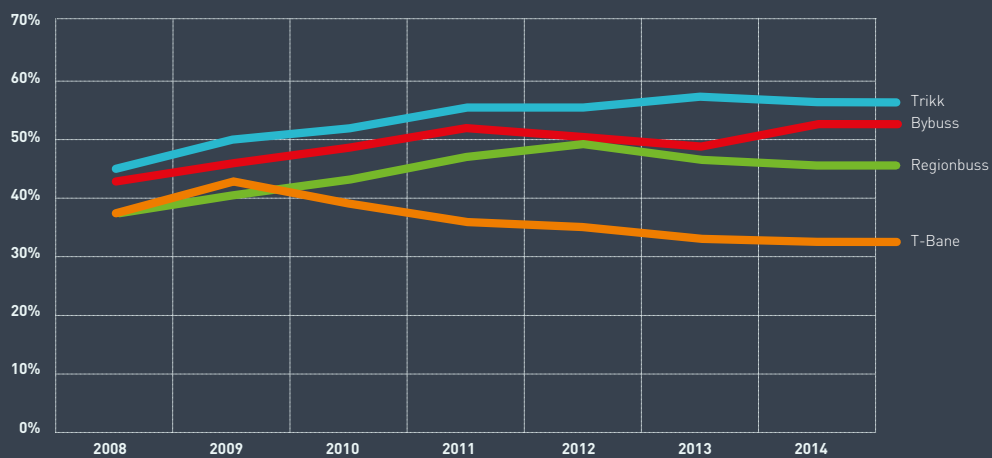
24

kroner
kostnad/reise

Kostnader per reise per driftsart (kr)



Utvikling i setebelegg fra 2007



12

kroner

kostnad/reise bybuss

39

kroner

kostnad/reise båt

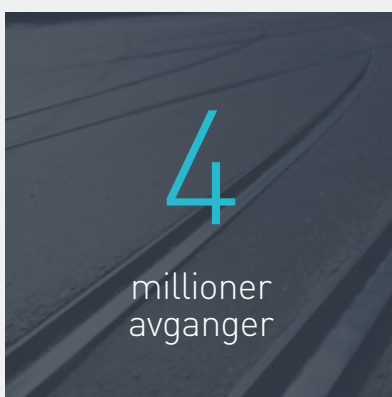
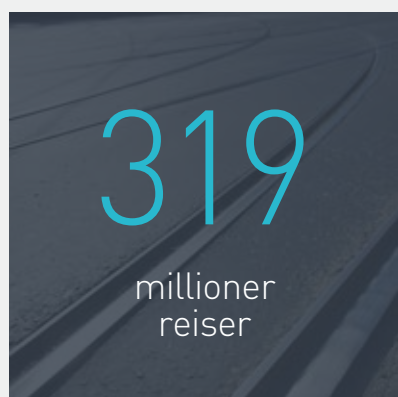
RUTERS TRAFIKKOMRÅDE	Ruter 2014	Ruter 2013	Ruter 2012	Ruter 2011	Ruter 2010	Ruter 2009	Ruter 2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill.) *	319	309	300	285	271	256	244
Personkilometer (mill.)	1830	1759	1719	1636	1526	1433	1350
Vognkilometer (mill.)	93,6	90,5	85,3	82,1	78,3	73,8	73,2
Plasskm (mill.)	8275	7868	7336	6981	6486	5948	5854
Avganger i 1000	4089	3991	3741	3605	3527	3440	3473
Beleggsprosent (plass)	22 %	22 %	23 %	23 %	24 %	24 %	23 %
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	3358	3176	3037	3061	2998	2899	2920
Tilskudd (mill.)	3123	2987	2838	2693	2518	2377	2011
Kostnader (mill.) **	6654	6390	6029	5847	5614	5371	5013
Driftsresultat (mill.)	38,4	-13,8	-17,2	14,7	0,2	-7,6	-24,6
Resultat etter ekstraordinære poster (mill.)	66,5	3,1	1,5	6,6	3,1	1,1	0,2
Gjeldsgrad	89 %	89 %	84 %	85 %	85 %	80 %	70 %
Soliditet (EK-andel)	11 %	11 %	17 %	15 %	15 %	20 %	30 %
Likviditetsgrad I	1,21	1,19	1,23	1,28	1,25	1,23	1,27
Trafikkinntekt/reise (inkl. tog)	10,52	10,28	10,13	10,72	11,08	11,31	11,97
Kostnader/reise (ekskl. tog)	20,98	20,58	20,12	20,46	20,39	20,90	20,43

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

Antall reiser er inkl. tog og båt. Produksjonsdata er sum T-bane, trikk, buss og båt (båt kun 2014).

* Når vi i tillegg inkluderer 6 millioner reiser med Flytoget i Oslo og Akershus, blir totalen ca. 325 millioner reiser i 2014.

** Inklusive trafikkreklame direkte til Sporveien.



T-BANE	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill.)	88	85	82	81	76	74	73
Personkm (mill.)	525	508	492	484	456	446	437
Vognkm (mill.)	35,2	33,2	30,2	28,9	25,1	21,9	21,5
Togkm (mill.)	7,1	6,8	6,1	6,1	5,7	5,7	5,9
Plasskm (mill.)	4679	4411	4022	3842	3341	2871	2769
Beleggsprosent (plass)	11 %	12 %	12 %	13 %	14 %	16 %	16 %
Avganger (i 1000)***	324	288	289	287	257	269	263
Togtimer (i 1000)**	237	279	260	246	222	219	234
Reisehastighet km/t	30,1	30,1	31,2	31,3	32,1	31,2	31,7
Trasélengde km	85	82	81	80	78	71	76
Energiforbruk per personkm	0,17	0,17	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	724	697	671	651	662	682	657
Tilskudd (mill.)	780	721	708	724	669	527	445
Kostnader (mill.) *	1582	1495	1417	1 402	1355	1 234	1130
Intern effektivitet							
Kostnad/avgang	4884	5191	4905	4877	5269	4584	4288
Kostnad/plasskm	0,34	0,34	0,35	0,36	0,41	0,43	0,41
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	8,27	8,23	8,18	8,08	8,73	9,18	9,02
Trafikkinntekt/personkm	1,38	1,37	1,36	1,35	1,45	1,53	1,50
Trafikkinntekt/plasskm	0,15	0,16	0,17	0,17	0,20	0,24	0,24
Kostnad/reise	18,07	17,65	17,28	17,38	17,85	16,60	15,51
Kostnad/personkm	3,01	2,94	2,88	2,90	2,97	2,77	2,58

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader. Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur i hovedsak utenfor. Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

* Kostnad inkl. trafikkreklame direkte til Sporveien (78,3 mill i 2014).

** Ekskl. regulering og tomkjøring i 2014.

*** Høyt antall avganger skyldes bl. annet brudd av Ringen ved Sinsen.

TRIKK	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill.)	51	49	48	48	45	43	40
Personkm (mill.)	163	158	153	153	145	137	127
Vognkm (mill.)	4,0	3,9	4,1	4,0	4,0	3,9	4,0
Plasskm (mill.)	600	572	593	571	577	568	585
Beleggsprosent (plass)	27 %	28 %	26 %	27 %	25 %	24 %	22 %
Avganger (i 1000)	373	360	363	360	366	367	355
Vogntimer (i 1000) **	216	289	304	294	294	285	287
Reisehastighet km/t	19,0	19,0	19,0	19,0	18,3	17,8	18,0
Trasélengde km	41	40	41	41	41	39	41
Energiforbruk per personkm	0,12	0,12	0,15	0,14	0,16	0,19	0,22
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	418	404	388	367	377	368	378
Tilskudd (mill.)	343	367	365	385	326	336	352
Kostnader (mill.) *	770	780	759	758	709	710	736
Intern effektivitet							
Kostnad/avgang	2063	2164	2091	2107	1939	1936	2072
Kostnad/plasskm	1,28	1,36	1,28	1,33	1,23	1,25	1,26
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	8,21	8,20	8,13	7,66	8,33	8,60	9,52
Trafikkinntekt/personkm	2,56	2,56	2,54	2,40	2,60	2,69	2,98
Trafikkinntekt/plasskm	0,70	0,71	0,65	0,64	0,65	0,65	0,65
Kostnad/reise	15,11	15,82	15,90	15,83	15,68	16,60	18,52
Kostnad/personkm	4,72	4,94	4,97	4,95	4,90	5,19	5,79

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader. Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur i hovedsak utenfor. Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

* Kostnad inkl. trafikkreklame direkte til Sporveien (8,5 mill i 2014).

** Ekskl. regulering og tomkjøring i 2014.

27% plassutnyttelse inkl. ståplasser

BUSS TOTALT	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill)	139	136	133	126	119	109	101
Personkm (mill)	1117	1093	1074	999	926	851	786
Vognkm (mill)	54,1	53,4	51,0	49,2	49,2	48,1	47,7
Plasskm (mill)	2891	2885	2721	2568	2567	2509	2500
Beleggsprosent (plass)	39 %	38 %	39 %	39 %	36 %	34 %	31 %
Avganger (i 1000)	3355	3343	3089	2958	2904	2804	2855
Busstimer (i 1000)	1951	2316	2189	2137	2134	2085	2049
Reisehastighet km/t	27,7						
Energiforbruk per personkm	0,27	0,26	0,27	0,30	0,31	0,33	0,35
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,08	0,09
Utslipp av NO _x g/per personkm	0,24	0,24	0,29	0,46	0,57	0,69	0,88
Utslipp av PM ₁₀ inkl. veistøv g/per personkm	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	1307	1245	1214	1210	1100	1045	1088
Tilskudd (mill.)	965	950	939	831	820	855	781
Kostnader (mill.)	2291	2219	2163	2054	1931	1911	1881
Intern effektivitet							
Kostnad/avgang	683	664	700	694	665	681	659
Kostnad/plasskm	0,79	0,77	0,79	0,80	0,75	0,76	0,75
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	9,37	9,17	9,11	9,61	9,23	9,54	10,74
Trafikkinntekt/personkm	1,17	1,14	1,13	1,21	1,19	1,23	1,38
Trafikkinntekt/plasskm	0,45	0,43	0,45	0,47	0,43	0,42	0,44
Kostnad/reise	16,42	16,33	16,23	16,30	16,20	17,45	18,57
Kostnad/personkm	2,05	2,03	2,01	2,06	2,09	2,25	2,39

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

16 kroner i kostnad per reise

BYBUSS	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill.)	91	88	86	83	81	74	69
Personkm (mill.)	436	422	413	399	387	356	330
Vognkm (mill.)	21,0	21,6	21,0	20,5	21,4	20,9	20,5
Plasskm (mill.)	1398	1455	1371	1278	1318	1286	1277
Beleggsprosent (plass)	31 %	29 %	30 %	31 %	29 %	28 %	26 %
Avganger (i 1000)	1729	1810	1716	1754	1785	1722	1703
Busstimer (i 1000) *	917	1324	1254	1251	1283	1246	1223
Reisehastighet km/t **	22,9	24,6	25,2	25,3	24,6	25,0	25,0
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	751	715	691	671	603	555	611
Tilskudd (mill.)	333	339	363	333	349	391	333
Kostnader (mill.)	1098	1067	1060	1013	959	953	952
Intern effektivitet							
Kostnad/avgang	635	589	618	577	538	553	559
Kostnad/plasskm	0,79	0,73	0,77	0,79	0,73	0,74	0,74
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	8,26	8,13	8,03	8,08	7,48	7,49	8,90
Trafikkinntekt/personkm	1,72	1,69	1,67	1,68	1,56	1,56	1,85
Trafikkinntekt/plasskm	0,54	0,49	0,50	0,53	0,46	0,43	0,48
Kostnad/reise	12,08	12,13	12,32	12,18	11,88	12,85	13,86
Kostnad/personkm	2,52	2,53	2,57	2,54	2,48	2,68	2,89

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

* Rutetimer i 2014 (delvis vogntimer tidligere).

** Reisehastighet lik vognkm/busstimer i 2014

79 øre i kostnad per plasskilometer

REGIONBUSS	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill.)	49	48	47	43	38	35	33
Personkm (mill.)	681	671	661	600	539	495	456
Vognkm (mill.)	33,2	31,8	30,0	28,7	27,8	27,2	27,2
Plasskm (mill.)	1493	1430	1350	1290	1249	1223	1223
Beleggsprosent (sete)	46 %	47 %	49 %	46 %	43 %	40 %	37 %
Avganger (i 1000)	1625	1533	1373	1204	1119	1082	1151
Busstimer (i 1000)	1035	992	936	885	851	838	826
Reisehastighet km/t	32,1	32,0	32,1	32,4	32,6	32,4	32,9
Energiforbruk per personkm	0,23	0,22	0,23	0,28	0,28	0,30	0,33
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,05	0,07	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08
Utslipp av NO _x g/per personkm	0,22	0,28	0,24	0,39	0,43	0,61	0,82
Utslipp av PM ₁₀ inkl. veistøv g/per personkm	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	557	530	523	539	497	490	476
Tilskudd (mill.)	632	610	576	498	471	463	447
Kostnader (mill.)	1193	1152	1103	1041	972	958	929
Intern effektivitet							
Kostnad/avgang	734	752	803	865	868	885	807
Kostnad/plasskm	0,80	0,81	0,82	0,81	0,78	0,78	0,76
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	11,45	11,06	11,07	12,58	12,92	13,87	14,62
Trafikkinntekt/personkm	0,82	0,79	0,79	0,90	0,92	0,99	1,04
Trafikkinntekt/plasskm	0,37	0,37	0,39	0,42	0,40	0,40	0,39
Kostnad/reise	24,53	24,05	23,37	24,30	25,27	27,11	28,52
Kostnad/personkm	1,75	1,72	1,67	1,74	1,80	1,94	2,04

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

80 øre i kostnad per plasskilometer

BÅT TOTALT	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill.)	4,2	4,4	4,5	4,4	4,2	4,1	4,0
Personkm (mill.)	24,6	24,4	25,2	24,3	22,9	22,6	21,8
Båtkm (mill.)	0,26	0,30	0,30	0,28	0,29	0,29	0,30
Plasskm (mill.)	106	113	114	110	112	103	113
Beleggsprosent (plass)	23 %	22 %	22 %	22 %	20 %	22 %	19%
Avganger (i 1000)	37,3						
Båttimer (i 1000)	16,2						
Energiforbruk per personkm	1,15	1,13	1,13	1,03	1,30	1,14	1,05
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,25	0,24	0,24	0,25	0,31	0,28	0,28
Utslipp av NO _x g/per personkm	2,12	2,12	2,11	2,24	2,59	3,53	4,70
Utslipp av PM ₁₀ g/per personkm	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	46	46	47	54	63	65	59
Tilskudd (mill.)	120	103	101	82	78	64	55
Kostnader (mill.)	166	149	147	135	141	129	114
Intern effektivitet							
Kostnad/avgang	4446						
Kostnad/plasskm	1,56	1,32	1,29	1,24	1,26	1,25	1,01
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	10,92	10,36	10,45	12,32	15,01	15,71	14,78
Trafikkinntekt/personkm	1,87	1,88	1,85	2,21	2,75	2,86	2,72
Trafikkinntekt/plasskm	0,43	0,41	0,41	0,49	0,56	0,63	0,52
Kostnad/reise	39,32	33,66	32,97	31,10	33,58	31,30	28,47
Kostnad/personkm	6,75	6,12	5,84	5,58	6,15	5,71	5,24

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

120 millioner kroner i tilskudd

BÅT AKERSHUS	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill.)	3,5	3,4	3,5	3,4	3,2	3,1	3,0
Personkm (mill.)	23,1	22,2	23,3	22,3	20,7	20,5	19,7
Båtkm (mill.)	0,22	0,21	0,21	0,20	0,20	0,20	0,21
Plasskm (mill.)	95	95	96	93	96	86	95
Beleggsprosent (plass)	24 %	23 %	24 %	24 %	22 %	24 %	21%
Avganger (i 1000)	28,8	28,4	28,4	27,2	27,2	27,4	27,0
Båttimer (i 1000)	10,8	11,7	10,6	11,6	10,2	14,6	12,9
Energiforbruk per personkm	1,15	1,15	1,13	1,02	1,32	1,15	1,05
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,25	0,24	0,24	0,25	0,31	0,29	0,28
Utslipp av NO _x g/per personkm	1,96	1,87	1,83	1,97	2,33	3,38	4,67
Utslipp av PM ₁₀ g/per personkm	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	40	38	39	45	48	50	44
Tilskudd (mill.)	91	84	83	64	68	55	48
Kostnader (mill.)	131	122	122	109	115	105	92
Intern effektivitet							
Kostnad/avgang	4565	4283	4292	4013	4253	3825	3409
Kostnad/plasskm	1,38	1,28	1,27	1,18	1,21	1,22	0,97
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	11,48	11,10	11,10	13,31	15,10	15,93	14,66
Trafikkinntekt/personkm	1,75	1,69	1,69	2,03	2,30	2,42	2,23
Trafikkinntekt/plasskm	0,42	0,39	0,41	0,49	0,50	0,58	0,46
Kostnad/reise	37,36	36,02	34,42	32,28	36,57	33,57	30,76
Kostnad/personkm	5,69	5,48	5,24	4,91	5,57	5,11	4,68

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

4600

kroner i kostnad per avgang

BÅT OSLO	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall							
Reiser (mill)	0,7	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Personkm (mill)	1,5	2,2	1,9	2,0	2,2	2,1	2,1
Båtkm (mill)	0,04	0,09	0,09	0,08	0,08	0,08	0,09
Plasskm (mill)	10	18	18	17	17	17	18
Beleggsprosent (plass)	14 %	12 %	11 %	12 %	13 %	12 %	12%
Avganger (i 1000)	8,5						
Båttimer (i 1000)	5,4						
Økologiske nøkkeltall							
Energiforbruk per personkm	1,00	0,97	1,15	1,10	1,07	1,05	1,05
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,26	0,25	0,30	0,29	0,28	0,28	0,27
Utslipp av NO _x g/per personkm	4,70	4,56	5,41	5,19	5,05	4,96	4,94
Utslipp av PM ₁₀ g/per personkm	0,06	0,06	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06
Økonomiske nøkkeltall							
Trafikkinntekter (mill.)	6	8	7	9	15	15	15
Tilskudd (mill.)	29	19	18	17	10	9	7
Kostnader (mill.)	34	28	25	26	25	24	22
Intern effektivitet:							
Kostnad/plasskm	4042						
Kostnad/plasskm	3,29	1,54	1,42	1,54	1,52	1,41	1,22
Ekstern effektivitet							
Trafikkinntekt/reise	8,08	8,02	7,95	8,86	14,71	15,01	15,13
Trafikkinntekt/personkm	3,85	3,82	3,79	4,22	7,00	7,15	7,20
Trafikkinntekt/plasskm	0,54	0,47	0,41	0,51	0,91	0,87	0,85
Kostnad/reise	49,21	26,12	27,41	26,93	24,51	24,25	21,73
Kostnad/personkm	23,43	12,44	13,05	12,83	11,67	11,55	10,35

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

Båt Oslo 2014 omfatter kun øybåtene, da vi ikke lenger har noen takstavnale med Bygdøyfergene.

6 millioner kroner i trafikkinntekter

TOG	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Reiser med tog (mill)							
Totalt	37,1	34,6	32,2	26,5	26,0	25,6	26,1
Akershus/grensekryssende	28,0	26,2	24,0	21,2	20,8	20,5	20,8
Oslo	9,1	8,5	7,8	5,4	5,3	5,1	5,2

Reviderte tall for 2012 pga. endret tellemetode. Passjertallene er derfor ikke sammenlignbare med tidligere år.
Når vi i tillegg inkluderer 6 millioner reiser med Flytoget i Oslo og Akershus, blir totalen ca. 43,1 millioner togreiser i 2014.





Ruters begivenheter i 2014

MARS

MX-leveransen komplett, den siste av de 115 MX-vognsettet ble overlevert og satt i drift.

Sykler kan medtas gratis på T-banen.

MARS

T-baneringen brutt på grunn av anleggsarbeid for Lørenbanen.

8.tog i fellestunnelen. Det ble gjennomført prøvedrift med 8 tog i kvarteret i fellestunnelen.

MAI

Reisegarantien 20 år

JULI

Markedskampanje-
Uspesifisert reise

AUGUST

4G-dekning i T-banetunnelen gjennom sentrum. Samtidig blir det gjennomført oppgraderinger på Grorudbanen.



OKTOBER

Oppstart anleggsarbeid for framtidig kjøremønster for trikk og buss gjennom sentrum. Busser midlertidig over Rådhusplassen fra 5. oktober.

OKTOBER

Kolsåsbanen komplett 12. oktober.

Oppstart nytt anbud Groruddalen- nye miljøbusser.

NOVEMBER

Markedskampanje-
4000 holdeplasser.

Ny båtforbindelse
Aker brygge – Fornebu.

DESEMBER

Ruters mobil app
passerte 1 milliard
i omsetning.

Nye digitale skjermer som
viser aktuell informasjon
på Tøyen T-banestasjon.



Vekstmålene fremover vil kreve høyere grad av samordning og at nye virkemidler blir brukt.



Grønn mobilitet

Samspill for en ytterligere økning av markedsandelen for kollektivtrafikk, gange og sykling.

Bredt strategisk plangrunnlag for at kollektivtrafikk skal kunne ta målsatt rolle

Ruter har i 2014, med videreføring i 2015, gjennomført en rekke utredningsprosesser som grunnlag for å presentere en rullert strategiplan - K2016. Arbeidet skjer med bred intern involvering i alle prosessledd, samtidig som en søker eksternt samarbeid for best mulig samspill med parallelle statlige og lokale planprosesser. Samspillet gjennom Ruters perspektivgruppe gir for øvrig verdifull kompetanseutveksling også uavhengig av avgrensede rammer for aktuelt planinnhold.

De mest aktuelle plan- og utredningsprosessene ved siden av Ruters strategiplan K2016 er:

- Konseptvalgutredning (KVU) Oslo-navet
- Nasjonal transportplan
- Regjeringens jernbanereform
- Trikkeprogrammet
- Regionalt plansamarbeid Oslo og Akershus
- Oslo kommuneplan
- Akershus samferdselsplan

Det er særlig de fire førstnevnte planprosessene som vil bidra med nye analyser og annet nytt materiale som støtte for Ruters K2016-arbeid. De øvrige er eksempler på planer og planprosesser som er eller vil være førende for Ruters arbeid.

Ruter registrerer at det på overordnet nivå er rimelig godt sammenfall mellom de nevnte planprosessene med hensyn til mål og intensjoner. Dermed burde det være grunnlag for bra sammenfall mellom analysene og de tiltakene en kommer frem til. Dessverre synes det ennå å være et stykke igjen før de markedsmålene som er gjennomgående for de politiske målene, også har fullt gjennomslag i tenkemåte og tiltaksplaner.

Hva skal til for at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal kunne ta veksten i regionens persontrafikk?

Ut fra de nasjonale og lokale målene som er satt, er dette det hovedspørsmålet som K2016 skal søke å svare på. Ruter har aldri betraktet gange og sykling som konkurrenter, verken transportpolitisk eller økonomisk, men målene har vært formulert slik at vi skal ta veksten i motorisert trafikk. Ruter tar nå en posisjon hvor vi mer aktivt, sammen med andre ansvarlige virksomheter, skal arbeide for «grønn mobilitet», det vil si også legge til rette for mer gange og sykkelbruk.

Holder vi oss fortsatt til den motoriserte trafikken, er målet siden K2012 blitt oppjustert fra å ta det vesentlige til å ta all vekst. På dette området foreligger i praksis sammenfallende mål i

Stortinget, Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Dette målet er en kraftig utfordring, og krever samordnet bruk av et sett av andre virkemidler enn det vi hittil har sett brukt.

Utfordringen er naturlig nok størst der kollektivtrafikkandelen i dag er lavest. Er andelen gående og syklende fast, betyr 2 % økning i befolkning og reiseaktivitet i runde tall at kollektivtrafikken i Oslo må øke med vel 4 %. For et akershusgjennomsnitt betyr det 10 % og for Øvre Romerike over 15 %. Det er åpenbart at økt gang- og sykkelandel, parallelt med økt kollektivandel, vil ha merkbar betydning for hvilke tiltak som må settes inn i utviklingen av kollektivtrafikkens attraktivitet og kapasitet. Hvilket potensial en kan regne med for økt gang- og særlig sykkeltrafikk, har hatt stor oppmerksomhet i Ruters arbeid med K2016 og en egen strategi for samspillet mellom sykkel og kollektivtrafikk. Analyser rundt dette spørsmålet har selvsagt også vært viktig for Oslo kommunes sykkelprosjekt, og det tillegges betydelig vekt i NTP-utredningene og arbeidet med KVV Oslo-navet.

Ruter er overbevist om at svært mye kan vinnes ved bedre tilrettelegging for mer gange og sykling, særlig i sommerhalvåret. I samspillet med kollektivtrafikken gjelder det særlig trygg parkering ved og adkomst til stasjoner og stoppesteder, sammen med bysykkelordninger med tilsvarende lokalisering og med betalingsløsninger som er samordnet med Ruters kollektivtrafikkbilletter. Samtidig med en slik optimistisk tilnærming kan det imidlertid være grunn til mer oppmerksomhet og analyse knyttet til klima og topografi. Det har sine naturlige grunner at det er utviklet en helt annen sykkelkultur i København enn i Oslo, og selv med et langt bedre vintervedlikehold er det et spørsmål om sykkelbruken i januar og februar kan økes så mye at det gir utslag for nødvendig dimensjonering av kollektivtrafikkens kapasitet i kritiske snitt. Både K2016 og KVV Oslo-navet vil søke å gi nærmere svar på disse spørsmålene.

Fremtidens kollektivtrafikkunder vil kreve individuell tilpasning og sømløse dør-til-dør-reiser

De kollektivtrafikkundene Ruter skal planlegge for, blant annet gjennom investeringer som skal ha nytte i flere tiår fremover, vil kreve en vesentlig økt kvalitet i trafikktilbudet på tradisjonelle områder som frekvens, punktlighet, sitteplass osv. Samtidig vil de forvente et kollektivt tilbud tilpasset individuelle behov, smart utnyttelse av datateknologi, sømløshet ved at forvaltnings- og selskapsgrenser ikke merkes og at det tilbys dør-til-dør-mobilitet ved at ulike mobilitetsløsninger er samordnet.

En fortsatt og forsterket urbaniseringstrend, både i Oslo og i regionbyer i Akershus, gir et godt grunnlag for utvikling av attraktive og effektive kollektivtrafikktilbud. Samtidig vil vektlegging av bærekraft og miljø og en region som har konkurransekraft gjennom god mobilitet, være viktige drivere for satsing på kollektivtrafikken, sammen med sykkel og gange.

I sum står Ruter overfor forsterkede kvalitetskrav og et fortsatt behov for betydelige kapasitetsløft. Kostnadskonsekvensene for offentlig sektor vil blant annet være avhengig av hvilke reguleringsmekanismer en kommer frem til å ville bruke, særlig når det gjelder arealbruk og bilbruk.

Nye tunneler gjennom Oslo er nødvendig, men langt fra tilstrekkelig

Utredningene av fremtidige kapasitetsbehov til og gjennom Oslo (KVV Oslo-navet) viser at det bør investeres i nye tunnelløsninger, men også at tiltak for trikk og buss på overflaten gir stor uttelling i de indre delene av Oslo, og også utenfor Ring 3.

Ruter har håp om at behandlingen av utredningen og de standpunktene som tas, vil ta utgangspunkt i hvilket trafikktilbud en ønsker å gi fremtidens befolkning i hele byen og regionen. Da må hele nettet i fokus, og ikke bare mulige nye tunneler. Utredningene har for lengst bekreftet at det handler mer om nett enn om nav, når en skal nå målene om å ta trafikkveksten kollektivt, sammen med sykkel og gange. Da er det viktig at vi også i oppfølgingen unngår at statlig oppmerksomhet avgrenses til det som i dag gjennom jernbanen er en marginal, om enn viktig, statlig del av det direkte ansvaret for de utfordringene vi står overfor.

Behov for målretting og forutsigbarhet for investeringsmidlene i regionens kollektivtrafikk

Årlig brukes det vel 12 milliarder kroner på kollektivtransporten i Oslo og Akershus, i sum for drift og investeringer, betalt av kunder, trafikanter gjennom bomsnittene og av lokale og statlige myndigheter. Tidskostnader, miljøkostnader og andre eksterne kostnader kommer i tillegg. Av de 12 milliardene går ca. 7 milliarder over Ruters driftsbudsjett. 2 milliarder gjelder NSBs togdrift. Ca. 3 milliarder går til lokal og statlig kollektivtrafikkinfrastruktur på bane og vei. Follobanen kommer for tiden i tillegg med ca. 3 milliarder i årlig gjennomsnitt. Oppsplittet ansvar og organisering bidrar til at det kan være komplisert å få fullstendig oversikt over det økonomiske bildet, og ikke minst finne grunnlag for en samlet prioritering. Dermed er det vanskelig å sette inn ressursene der nytten er størst, og slik at de ulike delene av kollektivtrafikken spiller godt sammen.



Dagens økonomiske rammer må testes mot de målene som er satt for kollektivtrafikkens utvikling. Det er så langt ikke gjort. «Nullvekstmålet» - at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i regionens kollektivtrafikk - krever en oppfølgende økonomisk prioritering.

De pågående utredningene viser at det ikke er behov for endring av størrelsesorden for investeringsrammen. Et årlig behov i størrelsesorden 3 milliarder kroner, som bør øke til 4 milliarder blant annet for å ivareta behovet for reinvesteringer, er innenfor rammen av den finansieringsevnen vi i praksis viser at vi i sum har i dag. Dette gjelder selv om en ikke foretar noen stor økonomisk omprioritering mellom vei- og kollektivtrafikktiltak. Det er imidlertid vesentlig at vi investerer målrettet i kollektivtrafikken og at de veiltakene en ønsker å gjennomføre, ikke motvirker hovedmålet ved å legge til rette for økt bilbruk.

4 milliarder
årlig behov for
investeringer
for å også
ivareta behov for
reinvesteringer

Hovedproblemet er manglende forutsigbarhet. En alt for stor del av investeringsmidlene er knyttet til årlige budsjettprosesser i for svakt samordnede beslutningsorganer, og dette gir urasjonelle planleggings-, prosjekterings- og innkjøpsprosesser. Det medfører også at kollektivtrafikken ikke blir en så god medspiller i by- og regionutviklingen som den ellers kunne vært.

Behov for årlig realøkning i tjenestekjøpet på 3-4 % om vekstmålene for kollektivtrafikken skal nås

Det er markedesbehov og ruteopplegg som må ligge til grunn for investeringsprioriteringene, og det er tilgjengelige driftsressurser som til slutt avgjør hvor godt tilbud vi kan gi kundene. Ut fra dagens ansvarsmodeller er en slik sammenheng ikke sikret i ønsket grad. Dessuten er det tilstrekkelig driftsfinansiering som er den største utfordringen.

I motsetning til det som gjelder for infrastrukturinvesteringene, vil det i årene fremover være behov for betydelig økte offentlige tjenestekjøp for å nå vekstmålene. Kvantifisering vil Ruter komme tilbake til i K2016.

Det er dokumentert god samfunnsøkonomisk lønnsomhet i økt tjenestekjøp. I følge COWI (2014) har samfunnet fått igjen kr 4,50 for hver krone i tilskuddsøkning til Ruter. Et slikt forhold mellom nytte og kostander er vesentlig høyere enn det som er vanlig og normale krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Hadde en nøyd seg med å få 2 kroner igjen for hver økte tilskuddskrone, ville det gitt rom for 2,2 ganger høyere bevilgning, selv uten ytterligere økt nytte. Slik nytte ville selvsagt utløses, og forholdet illustrerer den høye og undervurderte nytten ved å satse på utvikling av kollektivtrafikknett i storbyområder som Oslo.

Fra statlig til nasjonal transportplan

De nasjonale transportplanene som er lagt frem og som forberedes, er i realiteten statlige transportplaner, selv om også lokale forhold omtales. En virkelig nasjonal transportplan må blant annet sikre at samfunnet utvikler et kollektivtilbud som møter framtidens behov samlet sett. Dette kan kreve en omorganisering av ansvarsområder og/eller planarbeidet på tvers av forvaltningsnivåer. For å sikre effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser må kapasitetsutviklingen vurderes på tvers av transportformene og opp mot politiske mål om næringsutvikling, byutvikling, transportutvikling, miljø osv. Det må etableres et nasjonalt beslutningsgrunnlag for politikerne, som tar utgangspunkt i samfunnets utvikling og kundenes reelle behov i markedet.

Togtrafikk organisert ut fra markedsrolle i et sømløst nett

Rollefordelingen mellom statlige og lokale myndigheter bør organiseres slik at det legges opp til samfunnsmessig optimale løsninger for at kundene kan oppleve et sømløst system. Dette innebærer blant annet at lokal togtrafikk, og dermed den vesentlige delen av trafikkvolumet, tillegges det generelle regionale ansvaret. I det sentrale østlandsområdet vil Ruter i samarbeid med andre ansvarlige kunne påta seg en utvidet rolle og sørge for den til siktede samordningen med et markedsutgangspunkt og mellom alle trafikkslagene. Teknisk samordning av togtrafikken, inkludert nasjonale og internasjonale hensyn, ivaretas uansett av Jernbaneverket.

Eventuell konkurranseutsetting av togtrafikken i regi av et statlig organ med infrastruktur og materiellforvaltning som kjerneoppgaver vil lett kunne svekke i stedet for å styrke den samordningen i retning av et sømløst tilbud som kundene ønsker og bør ha krav på. Konkurransettsatte operatører vil være markeds- og kundeorienterte innenfor sin del av markedet, men dette har bare begrenset virkning for kundene dersom ikke trafikktilbudet henger sammen på tvers av trafikkslagene, eventuelt også på tvers av anbudsprogrammene.



Samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved økt tjenestekjøp

→ 8046 mill. kr
← 1790 mill. kr

= 4,50



4,50 kroner

Samfunnet får igjen 4,50 kroner for hver krone i tilskuddsøking



Kundekontakt, undersøkelser, analyser og politiske prosesser legges til grunn for utvikling av tilbudet.



Ruter gjennom året

Ruters virksomhet utføres i et samspill av aktiviteter i ulike prosesser. År for år er målet det samme: Flere og mer fornøyde kunder.

Ruter er et administrasjonsselskap som planlegger, bestiller og markedsfører en samordnet kollektivtrafikk for Oslo og Akershus. Men samordningsoppdraget medfører også enkelte viktige driftsoppgaver. Ruter står selv for utvikling og drift av kollektivtrafikkens elektroniske billettsystem og digitale tjenester for reiseplanlegging og trafikkinformasjon. I tillegg har selskapet driftsansvar for Ruters kundesenter med mer enn 100 ansatte.

Ruters tilbud utformes gjennom en kontinuerlig prosess, der markedsdata og prognoser legges til grunn for strategier og planer som fører til tilbudsutvikling. Kontrakter inngås og følges opp, resultatet analyseres og evalueres, og ny innsikt føres tilbake til det videre strategiarbeidet. Fra undersøkelser, kundekontakt og politiske prosesser får Ruter kunnskap om hva brukere og oppdragsgivere er tilfreds med. Denne kunnskapen benyttes til å utvikle tjenestene på en kostnadseffektiv og miljøvennlig måte.

Målstyring og resultat

Som en del av av Ruters målstyringsystem og målhierarki, ble det for 2014 identifisert et sett styringsindikatorer som ble fulgt opp av styret og ledelse i gjennom året. For 2015 vil antallet overordnede indikatorer utvides noe, og bli en del av en månedlig mål- og risikostyringsrapport.

Økningen i kollektivtrafikken fra 2013 til 2014 var på 3,4 %, fordelt med 3,3 % i Oslo og 3,5 % i Akershus. Sammenstiller vi med biltrafikken, som økte med henholdsvis 1,0 % i Oslo og 1,4 % i Akershus, ser vi at markedsandelen for kollektivtrafikken fortsatt øker. Det overordnede målet er imidlertid at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i den regionale persontrafikken, og sammenlignet med dette var resultatet noe under ønsket mål.

Indikatoren tilfredshet med seneste reise fremkommer ved intervjuer med reisende på Ruters transportmidler. Historisk har resultatet her vært meget positivt, og for 2014 endte resultatet langt høyere enn målsetningen. Tilfredsheten i Akershus er noe høyere enn for Oslo (97 % mot 95 %), men i begge områder høyere enn målsatte 92 %, tilsvarende ligger tilfredsheten over målet for alle driftsarter, med kundene på båtlinjene på topp med en tilfredshet på hele 99 %.

Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet blir målt gjennom telefonintervju med innbyggerne i Oslo og Akershus, og, i motsetning til tilfredshet med seneste reise, blir både kollektivreisende og personer som ikke reiser kollektivt intervjuet. Som det fremgår av tabellen på neste side er tilfredsheten lavere her, og også noe lavere enn målet. Tilfredsheten med kollektivtrafikktilbudet i Oslo er 80 %, en god del høyere enn Akershus (58 %), noe som naturlig kan forklares ut fra ulikhetene i tilbudet, som igjen er basert på hva befolkningstettheten gir grunnlag for.

Ruters mobilapp har, siden innføringen i desember 2013, blitt en stadig mer populær måte å kjøpe billetter på, og appen har nå en andel på 28 % av omsetningen. Det at stadig flere benytter mobilappen, som har meget høy tilfredshet blant brukerne, bidrar også til et løft for indikatoren Ruters billettsystem er enkelt å bruke, noe som gjenspeiles i at resultatet endte hele 8 prosentpoeng over målet for 2014.

Sykefraværet i Ruter har i 2014 vært høyere enn ønsket, og indikatoren nærvær ble dermed 92,7 %, 2,8 prosentpoeng lavere enn målet. Resultatet har sin bakgrunn i høyt langtidsfravær, og med



bakgrunn i dette ble det høsten 2014 satt i gang en nærværsundersøkelse. Resultatene fra undersøkelsen er nå ferdigstilt, og det arbeides med en tiltaksplan med utgangspunkt i de viktigste funnene fra undersøkelsen.

Når det gjelder økonomisk resultat, er utgangspunktet at Ruter skal drives innenfor økonomiske

rammer og med et nullresultat. Det er imidlertid en forutsetning at realverdien av egenkapitalen opprettholdes, og målet på + 20 mill. kroner er satt med bakgrunn i dette. Resultatet for 2014 ble 66,5 mill. kroner, 46, 5 mill. kroner over målsatt overskudd, hovedsakelig som følge av høyere billettinntekter enn budsjettert.

OVERORDNEDE STYRINGSINDIKATORER FOR RESULTATOPPFØLGING 2014

INDIKATOR	MÅL	RESULTAT	AVVIK
Økning i antall påstigende	+ 3,5 %	+ 3,4 %	- 0,1 pst-poeng
Tilfredshet med seneste reise	92 %	96 %	+ 4 pst-poeng
Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet	71 %	70 %	-1 pst-poeng
Ruters billettsystem er enkelt å bruke	70 %	78 %	+ 8 pst-poeng
Alt i alt hva synes du om informasjonen ifm. denne reisen?	NY	70 %	
Nærvær	95,5 %	92,7 %	-2,8 pst-poeng
Økonomisk resultat	+ 20 MNOK	+ 66,5 MNOK	+ 46,5 MNOK

Marked

Veksten i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus fortsatte også i 2014. Den relative økningen var større enn for både befolkningen og biltrafikken, og kollektivtrafikken økte sin markedsposisjon. Ruter fikk 3,4 % flere reiser, som tilsvarer en økning på 10 millioner. Siden 2008 har veksten i kollektivtrafikken vært på 31 %.

319 millioner kollektivreiser

Antall påstigende for T-bane, trikk, buss, båt og NSB-tog ble i alt 319 millioner i 2014. Medregnet flytogets 6,5 millioner reiser i Oslo og Akershus hadde kollektivtrafikken nesten 326 millioner påstigende. På en vanlig hverdag gjennomføres det om lag en million reiser.

75 % av Ruters reiser skjer i Oslo. Veksten i 2014 var om lag like stor i Oslo (3,3 %) som i Akershus (3,5 %). Biltrafikken totalt sett økte i Oslo og Akershus med henholdsvis 1 % og 1,4 %. Trafikkutviklingen gjennom bomringen i Oslo viste en nedgang på 0,6 % i 2014. Befolkningen i Oslo og Akershus økte med henholdsvis 2,1 % og 1,6 % i 2014.

Toget øker mest

Den positive veksten for tog fortsatte i 2014. Togtrafikken har hatt en vekst på 7,1 % i Ruters område i 2014, som er samme vekst som i fjoråret, og har kommet opp i 37 millioner reiser. Toget har

dermed 12 % av kollektivreisen i vårt område.

Årsaken til den store veksten i togtrafikken kan i hovedsak knyttes til ny pris- og sonestruktur i 2011, bedret rutetilbud med økt frekvens og mer bussmating til tog.

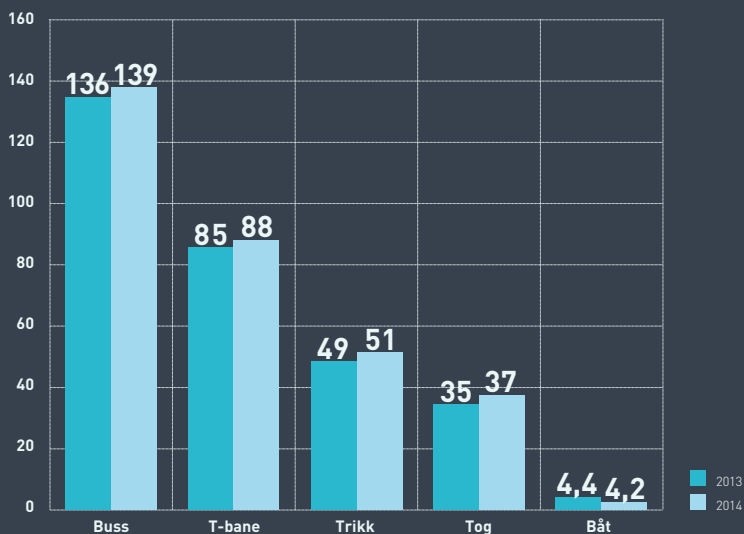
Vekst på bybuss er høyere enn for regionbuss i 2014

Veksten i busstrafikken har hatt om lag samme vekst i 2014 som i fjoråret. Trafikkøkningen for bybuss var på 3,3 %, mens den for regionbuss var på 1,5 %. Siden 2008 har regionbuss hatt en vekst på om lag 50 % og det er derfor ikke unaturlig at den høye veksten flater noe ut. Etter mange år med høy vekst for regionbuss må en nå forvente at effekten av tiltakene i noen områder trenger lengre tid før de er innarbeidet i markedet og en oppnår forventet effekt.

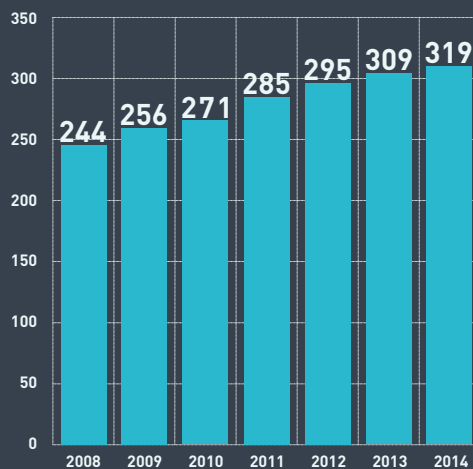
Fortsatt vekst på T-bane og trikk

T-banen hadde 88 millioner påstigende i 2014, en økning på 3 millioner (3,3 %) fra året før. T-banen har de senere årene fått en frekvensøkning i flere trinn, og på store deler av nettet tilbys det nå åtte avganger i timen. Vognkapasitet den senere i år er også kraftig forbedret etter at alle MX-togene er satt i drift. Kolsåsbanen er nå gjenåpnet og har også bidratt til veksten. Det er spesielt i områder med utvidet tilbud at veksten har vært høy.

Antall reiser Ruter (mill)



Antall reiser totalt (mill)



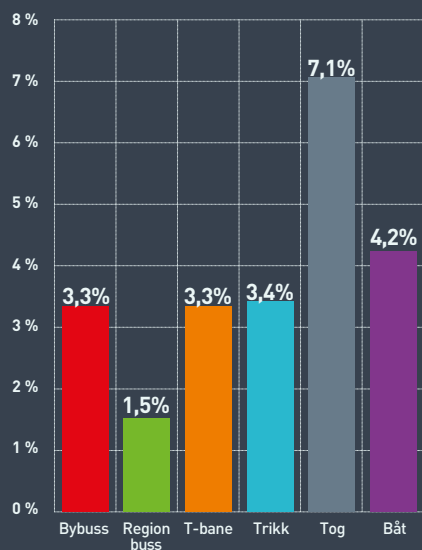
31%

vekst i antall kollektivreiser siden 2008

3.4%

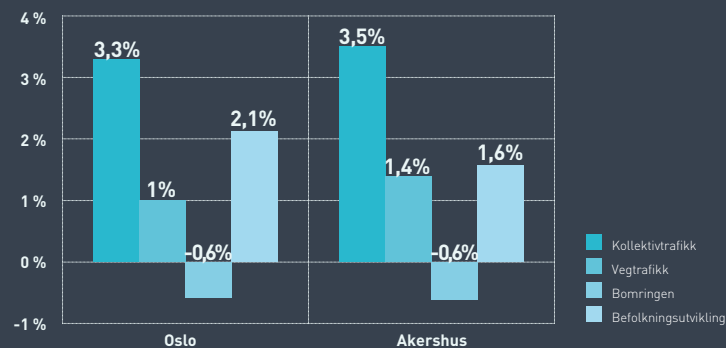
vekst i antall kollektivreiser i 2014

Endring i antall reiser fra 2013 til 2014



Trafikkutvikling

Kollektivtrafikk, biltrafikk og befolkning



I 2014 ble det registrerte en vekst på 3,4 % for trikken, som dermed kom opp i 51 millioner reisende. Trikken har hatt en vekst på omlag 30 % siden 2007 uten at det har skjedd vesentlige forbedringer i tilbudet. Sett i lys av denne situasjonen er en vekst på 3,4 % for trikken et spesielt godt resultat.

Båttrafikken

Båttrafikken utgjør i underkant av 1,5 % av reisene i Ruters trafikkområde, med 4,2 millioner reiser.

Nesoddbåten Aker brygge – Nesoddtangen, og hurtigbåten Lysaker – Nesoddtangen og Oslo – Slemmestad, hadde i 2014 en trafikkøkning på 4 %. I tillegg til generell trafikkvekst kan også deler av veksten forklares utfra isforholdene i Oslofjorden. Ishindringene i Oslofjorden vinteren 2014 var begrenset og få avganger måtte erstattes med buss, sammenlignet med året før.

Båtene som betjener øyene i Oslofjorden, hadde en økning på 11 % i 2014. Trafikkutviklingen for dette tilbudet har stor sammenheng med sommerværet. Hovedårsaken til denne veksten forklares derfor med fint sommervær sammenlignet med året før.

Totalt sett har båttrafikken på Ruters billettområde en nedgang på 5 %. Årsaken til denne nedgangen er at pris- og billettsamarbeidet med Bygdøyfergene (Aker brygge – Bygdøy) opphørte og tilbudet er ikke lenger er en del av Ruters trafikktilbud. Fra 2014 er dette et kommersielt tilbud hvor ikke Ruters billetter kan benyttes.

20 % vekst i kollektivtrafikkens andel av motorisert trafikk siden 2008

Oslo og Akershus hadde ved utgangen av 2014 1.230.000 innbyggere, etter en befolkningsvekst på 1,8 % i Oslo og 1,3 % i Akershus. Markedsandeler er beregnet med utgangspunkt i intervjuer blant befolkningen. Kollektivtrafikkens andel av den motorisert trafikken i 2014 var for hele Ruters område på 32 %, mens den for Oslo og Akershus var på henholdsvis 44 % og 21 %.

Siden opprettelsen av Ruter i 2008 har kollektivtrafikken hatt en vekst på omlag 20 % i motorisert markedsandel. Markedsandelen har vokst i alle deler av regionen. I Oslo har den økt fra 41 % til 44 %, Akershus fra 15 % til 21 %, Vestområdet fra 14 % til 24 %, Follo fra 19 % til 27 %, Nedre Romerike fra 16 % til 19 % og Øvre Romerike fra 11 % til 12 %.

Markedsføring

Ruters markedsføring utarbeides med utgangspunkt i eksisterende og potensielle kunders behov. Målet er at stadig flere kunder velger å reise kollektivt, og det med høy tilfredshet. I 2014 ble markedsføring av innholdet i eksisterende tilbud

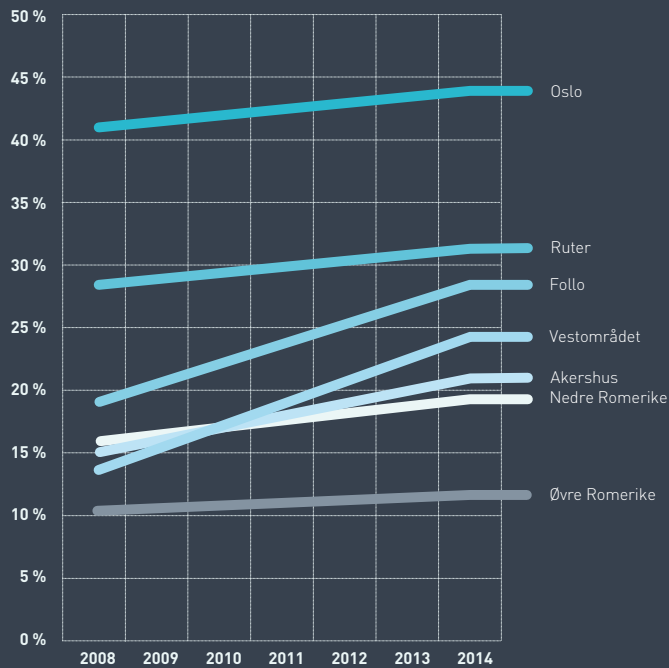
og ønske om å vise mulighetene i tilbudet viktig. Både Ruters sommerkampanje "Uspesifiserte reiser" og lanseringen av den nye nettjenesten "4000 holdeplasser" er eksempel på dette og som fikk svært god mottakelse i markedet.

Med kampanjen «Uspesifiserte reiser» satte Ruter fokus på reiselyst, og målsetningen var å friste befolkningen til å reise kollektivt også på fritiden. Fem søndager i løpet av sommeren ble det satt opp uspesifiserte reiser til «ukjente» sommerperler i Oslo og Akershus. Turbussene ble satt opp fra Oslo bussterminal, Ski busstasjon, Lillestrøm busstasjon og Sandvika terminal. Nøyaktig hvilken av Ruter sine 4000 holdeplasser turen gikk til, fikk deltakerne ikke vite. Reisen kostet 5 kr eller var gratis for dem som allerede hadde billett. Engasjementet ble rekordhøyt i sosiale medier med tilhørende god pressedeckning. Kampanjen hadde positiv effekt på holdning til å reise kollektivt, reiselyst, faktisk atferd og inntrykk av Ruter. «Uspesifiserte reiser» ble i tillegg prisbelønnet for kreativitet og effekt med gull og diplom i Gullblyanten, gull i Max Marketing Mix, nominert til Årets event i Spot 2015, Medieprisen 2014 og bronse i Eurobest. «Uspesifiserte reiser» vil derfor også bli å finne igjen blant Ruters markedsaktiviteter i 2015, da i ny og spennende drakt.

«4000 holdeplasser» startet som en enkeltstående kampanjeidé, men endte med lansering av en ny brukerstyrt nettjeneste. «4000 holdeplasser – 4000 ting å gjøre i Oslo og Akershus uten bil» skulle inspirere til å oppdage bredden i Ruters tilbud, og gjennom dette kunnskapsløftet få kundene til å reise til nye steder med kollektivtransport. Ruter ønsket å gi en «gave» til alle som bor og reiser i Oslo og Akershus – en plattform for samling og deling av tips om aktiviteter i hovedstadsregionen, der kundene ble involvert og laget innholdet selv. Lanseringen ble en suksess i forhold til brukerinvolveringen og drøssevis av oppfinnsomme og spennende tips kom inn. Kampanjen oppnådde høy oppmerksomhet og hadde god effekt på både holdning og atferd i målgruppen, i tillegg til at lokale og nasjonale medier valgte å omtale tjeneste i positive ordelag. «4000 holdeplasser» vil fortsette å spille en sentral rolle i Ruters markedsinnsats fremover.

Billettappen RuterBillett har blitt den viktigste salgskanalen for Ruter, og billettappen ble følgelig støttet av et jevnt kommunikasjonstrykk gjennom året. Målsetningen var å få enda flere til å laste ned appen og bruke den mer. Budskapet i kampanjen «RuterBillett er lett» var knyttet til appens unike og relevante fordeler – nærmere bestemt opplevelsen av frihet og kontroll ved kjøp av billett. Kampanjeaktivitetene kunne i tillegg til høy oppmerksomhet, vise til markant oppgang i antall nedlastninger og positiv effekt på bruk.

Motorisert markedsandel



20% vekst

i kollektivtrafikkens andel av motorisert markedsandel



Trafikantinformasjon

Trafikantinformasjon er kollektivtrafikkens kommunikasjonsverktøy som forteller og veileder kundene om kollektivtilbudet før og under reisen. Trafikantinformasjon omfatter både fast og dynamisk informasjon, og formidles gjennom en rekke kanaler, som skilter, trykksaker, annonser, høytalere, digitale kanaler eller ved personlig kontakt per telefon, over skranke eller om bord i kjøretøyene. Mange store og små hendelser utløste en eller annen form for endringsinformasjon i 2014. Det dreier seg om alt fra enkle plakater om mindre omkjøringer eller midlertidig flytting av et stoppested, til omfattende ruteendringer med annonsekampanjer og nye utgaver av rutehefter, kart og skilt system.

Trafikantinformasjons- og designprogram (TID)

Synlighet og tilgjengelighet er vesentlige forutsetninger for å tiltrekke seg nye brukere. TID-programmets mål er å gjøre kollektivtrafikken synligere og merkbart lettere tilgjengelig for så vel faste som tilfeldige og nye reisende. TID har i foregående år analysert kundenes informasjonsbehov gjennom hele reisen, en prosess som førte fram til «Ruters fortellerverktøy» - TIDs håndbok med retningslinjer for skilting og trafikantinformasjon. Gjennom 2014 har TID jobbet kontinuerlig med utvikling og implementering av skilt og informasjonbærere i tråd med denne håndboken.

Implementeringen av TID har kommet lengst på T-banestasjoner, og ved utgangen av 2014 er omtrent halvparten av alle T-banestasjoner i Oslo



og Akershus helt eller delvis skiltet om i henhold til TID-konseptet. I 2014 ble til sammen 22 T-banestasjoner oppgradert med omkring 1100 nye skilt, og Lambertseterbanen, Kolsåsbanen og sentrumsstasjonene er nå ferdigstilt. I implementeringsarbeidet har TID samarbeidet tett med Sporveien, og vi har koordinert skilting med anleggs- og oppgraderingsarbeid som utføres på stasjoner og banestrekke.

Som en del av vårt utviklingsarbeid har vi installert en av Norges største digitale skjermer på Tøyen T-banestasjon. Denne skjermen viser trafikkinformasjon som til enhver tid er oppdatert og tilpasset til den aktuelle trafikksituasjonen, og åpner samtidig for helt nye muligheter innen avviksinformasjon. På holdeplasser for buss, trikk og båt er TID i dialog med veiholderne for å sikre utvikling av koordinerte løsninger samt en god og effektiv implementering i årene som kommer. Det ble i løpet av 2014 gjennomført flere positive pilotprosjekter, deriblant busstopp i Bjørvika og trikkestopp i Bogstadveien, begge utstyrt i henhold til TID-konseptet. I tillegg har TIDs Håndbok for overflate blitt lagt til grunn i Bymiljøetatens anbud for reklamefinansierte lehus. Som resultat av disse prosessene vil flere og flere kunder i årene fremover, både i og utenfor bykjernene, møte TID-konseptets gjennomgående og fulldistribuerte «bruksanvisning» for å reise kollektivt.

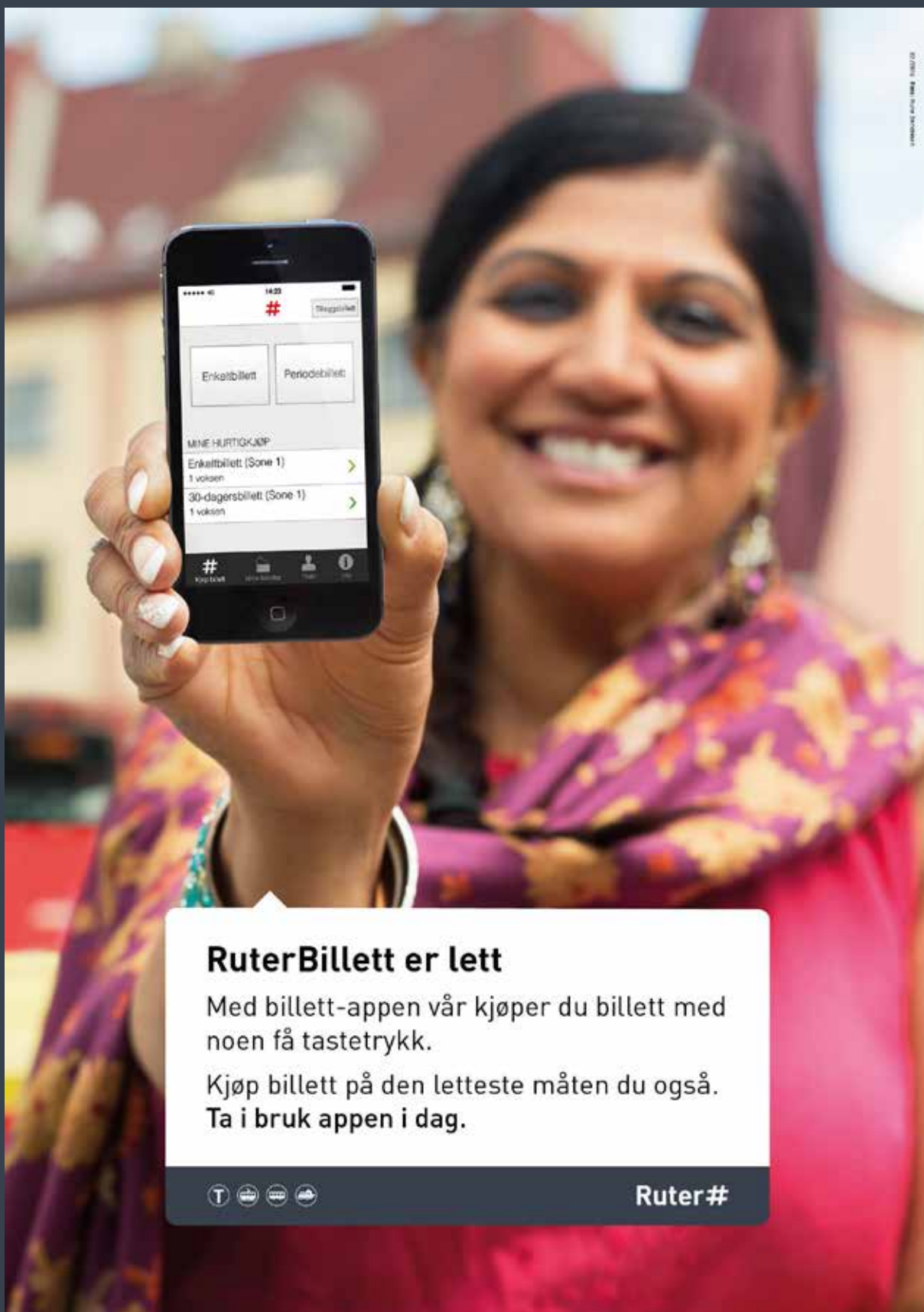
Justerte priser i tråd med prisstigningen

Ruters prisendring fra februar 2014 hadde karakter av en generell inflasjonskompensasjon, uten prinsipielle omlegginger. Unntaket fra ombordtillegg ved billett kjøp fra fører utenfor sone 1 ble opprettholdt, i påvente av mer tilgjengelige alternativer. Utviklingen vurderes løpende, ut fra et mål om å redusere ombordsalget og fjerne all pengehåndtering hos førerne. Hensikten er dels å øke reisehastighet og punktlighet og dels å redusere/fjerne ransrisiko. Ombordsalg og veskebeholdning ligger for øvrig nå på et lavt nivå. Førerne står for under 5 % av Ruters samlede billettomsättning, skjevt fordelt med 1,5 % i sone 1 og 9 % i øvrige soner.

Stadig flere kjøper billetter på mobil

Mobilen er Ruters raskest økende salgskanal, og solgte i snitt over 1 million billetter per måned i 2014. Billett-appen har gått fra 18 % av Ruters omsättning i begynnelsen av året til 28 % ved utgangen av desember. Med en tilfredshet på 91 % som er i særklasse høyest av salgskanalene, har dette bidratt til et løft i kundenes oppfatning av at Ruters billettssystem er enkelt å bruke.

Enkelt tilgjengelige mobilbilletter synes å ha bidratt til dreininger i kundenes billettvalg, slik at inntekten per reise har økt mer enn budsjettert. Samlede billettinntekter ble 3 275 millioner kroner, som er 7,7 % høyere enn i 2013.



© RUTER 2014. BILDE: HANSEN

RuterBillett er lett

Med billett-appen vår kjøper du billett med noen få tastetrykk.

Kjøp billett på den letteste måten du også. Ta i bruk appen i dag.



Ruter#

Utvikling

Strategi og handlingsprogram

Gjeldende strategiplan K2012 og tilhørende handlingsplan H2015 ligger til grunn for Ruters strategiske arbeid og aktivitetsplaner. I 2014 har vi startet utarbeidelse av neste strategiplan K2016. Det gjennomføres en scenarioanalyse som tar for seg de overordnede trendene og driverne i samfunnet, og hvordan de vil kunne påvirke fremtiden og rammebetingelsene for kollektivtrafikken. Scenarioarbeidet vil skape en visjon for 2060. Basert på visjonen og en vurdering av dagens situasjon vil vi i K2016 svare ut et sentralt spørsmål «Hva skal til for at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i persontrafikken.

K2016 utarbeides i dialog med medarbeidere, samarbeidspartnere og kunder, og vil finne sin form i løpet av 2015. Vi vet likevel allerede nå mye om de utfordringene vi vil møte fremover. Den gode veksten vi har hatt frem til nå, vil bli vanskelig å opprettholde de neste 10-20 årene, med mindre vi ytterligere styrker vår evne til å være kundeorientert og tilbys et tilbud som reflekterer behovet i markedet. Dette vil kreve bedre samhandling med andre transportarter som sykling, gange, betydelige investeringer i infrastruktur og tiltak som bedrer fremkommeligheten. Samtidig må driftsrammene

økes og gjøres mer forutsigbart, og gjennomføringsevne på en rekke viktige prosjekter må forbedres. Nedenfor gis en kort status for noen av de prosjektene som skal sikre fremtidig kapasitet i kollektivtrafikknettet i Oslo og Akershus.

Trafikkplaner for Vestområdet og for Oslo indre by

Mens gjeldende K2012 og den kommende K2016 trekker opp langsiktige perspektiver for utvikling av kollektivtrafikken, er Ruters strategier på mellomlang sikt operasjonalisert gjennom trafikkplaner for de ulike markedsområdene. Ruter arbeidet i 2014 videre med en trafikkplan for Vestområdet i samarbeid med Asker og Bærum kommune, og aktuelle interessenter for øvrig. Samtidig er arbeid med Trafikkplan for Oslo Indre by iverksatt, og denne skal ferdigstilles ved utgangen av 2015. De to trafikkplanene viderefører Ruters prinsipper for utvikling av et mest mulig rasjonelt og markedstilpasset rutetilbud, gitt rammebetingelser knyttet til infrastruktur og fremkommelighet. Trafikkplanene skal være en ramme for kommende ruteendringer, best mulig tilpasset nåværende og fremtidige kunders ønsker og behov.



Krafftfulle fremkommelighetstiltak

I 2013 besluttet byrådet i Oslo å realisere 100 kraftfulle fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken. Tiltakene omhandler både bedre tilrettelagt infrastruktur, som fjerning av gateparkering i viktige kollektivgater, og optimalisering av ruteopplegg for buss og trikk, slik at kundene får et bedre og mer forutsigbart tilbud. Arbeidet med gjennomføring av de 17 tiltakene i Kraftpakke 1 som ble introdusert høsten 2013, ble videreført i 2014.

Status er at 4 tiltak er gjennomført og regnes som ferdige. 4 tiltak er delvis gjennomført, mens 7 av tiltakene gjennomføres i 2015. Nye tiltak i 2014 er omlegging av regionlinjer i Storgata og innføring av venstresvingforbud i deler av Trondheimsveien. Resterende tiltak avventer ny politisk behandling.

Neste Kraftpakke 2 ble utarbeidet og oversendt til politisk behandling høsten 2014. Pakken omhandler totalt 19 tiltak som er innrettet mot trikkelinje 11 og busslinje 20. Parallelt med utarbeidelsen av Kraftpakke 2 er det utarbeidet en tiltakspakke som har fått benevnelsen «Fastrack 2014». I denne tiltakspakken er tiltak som er enkle å gjennomføre samlet. Når Kraftpakke 2 igangsettes, er 58 av de 100 tiltakene i gjennomføringsfasen eller er gjennomført.

Kolsåsbanen

Siste del av Kolsåsbanen frem til Kolsås ble ferdig oppgradert i 2014. Da er en lang periode med helt eller delvis stengt Kolsåsbane avsluttet. Sporveien har vært byggherre for prosjektet, har vært bygd i tråd med fremdriftsplanen og innenfor budsjett. Foreløpige analyser viser at det er flere kunder på Kolsåsbanen nå enn hva vi hadde før den ble stengt. Banen fremstår langt mer moderne, med bedre kapasitet og bedre stasjonsløsninger. Flere av stasjonene er tilrettelagt for innfartsparkering.

Lørenbanen

Sporveien har ansvaret for utbygging av Lørenbanen mellom Sinsen og Økern, inkludert ny stasjon på Løren. Ruter følger arbeidet gjennom en styringsgruppe. Fremdriften går etter planen, og den nye banen forventes åpnet i 2016. Da vil vi også kunne gjennomføre frekvensøkning på Østernbanen. Østernbanen oppgraderes nå, slik at den er ferdig oppgradert når Lørenbanen åpner.

Nytt signal og sikringsanlegg

Sporveien har, på oppdrag fra Ruter, i flere år arbeidet med å etablere et nytt signal- og sikringsanlegg for hele T-banenettet. Forprosjektet er godt i gang. Det anbefales å erstatte dagens teknologi med en semi-automatisk løsning som vil legge

grunnlag for tettere trafikk gjennom fellestunnelen mellom Majorstuen og Tøyen. Det anslås at kapasiteten kan øke fra dagens 28 tog i timen, til 36 tog i timen. Dette vil gi nødvendig kapasitet på fellesstrekningen frem til realiseringen av en ny sentrumstunnel.

KVU Oslonavet

Sammen med Jernbaneverket og Statens vegvesen fikk Ruter i 2013 i oppdrag å utrede fremtidig kollektiv transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Sentralt i arbeidet ligger vurderingen av mulige tunnelløsninger for T-bane og tog for å styrke kapasiteten i navet i Osloregionens trafikk. KVU Oslonavet skal ferdigstilles våren 2015.

Utvikling av Oslo S knutepunkt med bussterminal

Ruter har, sammen med KLP Eiendom, Rom Eiendom og Oslo kommune ved plan- og bygnings-etaten, utarbeidet et felles planprogram for utvikling av kollektivtrafikkknutepunktet Oslo S. Planprogrammet ble godkjent tidlig i 2015 og arbeidet med å gjennomføre en konsekvensutredning og fremme forslag til reguleringsplaner er nå i gang. Ruters forslag til bussterminal over sporområdene inngår i tiltaksbeskrivelsen.

Trikkeprogram – nye trikker på oppgraderte spor

Ruter gjennomførte i 2013 en KVU for anskaffelse av nye trikker, som deretter gjennomgikk en kvalitets-sikring (KS1). Hovedanbefalingene i utredningene er å erstatte hele trikkeparken med materiell som er mest mulig standard, etter at dagens skinnegang er oppgradert for å ta imot nye trikker. Det ble anbefalt å organisere den videre anskaffelsesprosessen i et samlet program som sikrer fremdrift i oppgradering av trikkeinfrastrukturen, og tar høyde for sentrale grensesnitt mellom infrastruktur og materiell, slik at man kan legge grunnlag for en samlet sett god kundeløsning.

I juli 2014 ble Ruter av byrådet gitt i oppdrag å etablere et program for anskaffelse av nye trikker, oppgradering av infrastrukturen og utredning av nye basebehov. Ruter ble bedt om å lede dette arbeidet i nært samarbeid med Bymiljøetaten i Oslo kommune, Sporveien og Oslo vognselskap. Programmet er organisert med et programstyre som ledes av Ruter og med medlemmer fra de fire virksomhetene. Programmet er nå i forprosjektfasen for anskaffelse av nye trikker og skal etter planen levere et styringsdokument til Oslo kommune i mai i år. Det vil deretter bli gjennomført en kvalitetssikring 2 (KS2). KS2 vil danne grunnlaget for en eventuell investeringsbeslutning om kjøp av nye trikker.

I tillegg til anskaffelsesprosjektet har det vært arbeidet med en fullstendig kartlegging av infra-

strukturens tilstand og kapasitet. Det har også vært gjort et strategisk arbeid med å definere trikkens rolle i kollektivbildet. Dette er avgjørende parametere for hva slags trikkekonsept Oslo bør gå for dersom man skal optimalisere de nødvendige investeringene og gi byen et kundevennlig og robust trikketilbud.

Forneubanen

Det er vedtatt at Fornebu skal betjenes med en T-bane-/metroløsning med trase via Lysaker, Vækerø og Skøyen til Majorstuen. Ruter har i 2014 ferdigstilt forslag til reguleringsplan i Bærum kommune. Bærum kommune har som ambisjon å få vedtatt planene første halvår 2015. Det arbeides med å ferdigstille forslaget til reguleringsplan i Oslo som sendes til behandling før sommeren 2015.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune arbeider med avklaringer for blant annet å få finansiert prosjektet og for å komme i gang med detaljplanlegging og utbygging av banen.



Nye trikker

på oppdaterte spor

Rutetilbud

Oppfølging av hovedruteendringen i desember 2013

Regionens trafikktilbud ble i en del områder vesentlig endret ved ruteomleggingen 15.12.2013, med full virkning i 2014. I all hovedsak ble det gjennomført endringer i Enebakk og Rælingen ved at ekspressbuslinje 491 ble nedlagt og linje 501 kraftig styrket på strekningen Flateby-Lillestrøm med mating til tog i Lillestrøm. Dette ble gjort i tråd med Ruters strategier om til de skinnegående driftsartene i stedet for et omfattende nett av ekspressbusser i rushretningen inn mot Oslo. Det samme grepet ble gjennomført i Nes kommune hvor ekspressbuslinje 354 mellom Auli og Oslo ble erstattet med et utvidet tilbud på linje 836 mellom Årnes og Rånåsfoss i korrespondanse med toget. I begge tilfeller var reaksjonene i media skarpe og Ruter ble kritisert for å rasere pendler-tilbudet. Likevel har tiltakene vist seg å gi gode resultater og antallet reisende har økt mer enn forventet.

Sparte midler fra nedleggelsen av ekspressbusstilbudet påpluss et godt bidrag fra bevilgede midler fra Oslopakke 3 har gjort at dette har blitt en suksess. Nå er i vi imidlertid i ferd med å bruke opp kapasitetsreserven hos NSB som oppsto ved ruteendringen 9. desember 2012, og det er ikke sikkert Ruter kan gjøre tilsvarende betydelige grep i samme omfang som har blitt gjennomført ved

ruteendringene både i 2012 og 2013.

Bedre busstilbud, T-bane til Kolsås og hurtigbåt Aker brygge-Fornebu

I 2014 ble det i motsetning til de to tidligere årene ikke gjennomført en stor ruteendring i desember, men derimot flere mindre ruteendringer gjennom året. Brutto kostnadsøkning var 87 mill. kr, fordelt på 2 mill. kr på T-banen, 20 mill. kr på bybuss og 65 mill. kr på regionbuss. Alt finansiert gjennom enten Oslopakke 3 eller belønningsmidler. Oppgraderingen av Kolsåsbanen ble i oktober ferdigstilt og banen gjenåpnet i sin fulle lengde til Kolsås søndag 12. oktober. Etter åpningen har banen fått en formidabel trafikkøkning på bekostning av busslinjene i området. Dette skyldes nok i stor grad at banen i sin helhet ligger i takstsone 1, mens bussene i området ligger i takstsone 2.

Mandag 10. november ble endelig båttilbudet mellom Aker brygge og Fornebu (Sjøflyhavna) satt i drift. Flere momenter, i første rekke kraftige høststormer førte til omfattende forsinkelser med idriftsettelsen. Foreløpige trafikk tall viser dessverre hittil et svært dårlig belegg på båten, men det er å håpe at dette vil ta seg opp når tilbudet blir bedre kjent blant de reisende.

For bybussene var det kun mindre justeringer i 2014. Den viktigste var oppstarten av nytt anbud i Oslo nordøst søndag 5. oktober. Denne innebar tilbudsstyrking på buslinje 60 og opprettelsen av en ny linje 67 mellom Økern og Lørenskog sentrum langs Østre Aker vei. Fra 15. desember ble også tilbudet på linje 57 forbedret. Denne linjen dekker et stadig økende behov i Lørenbyen. I tillegg ble tilbudet på linjene 31 og 31E forbedret for å avlaste trikkelinje 17 i Trondheimsveien.

For regionbussene var det etter de store endringene i 2012 og 2013 primært aktuelt å gjennomføre justeringer, som likevel i sum ga en betydelig kapasitetsøkning. I tillegg ble det gjennomført noen få større grep med bakgrunn i strategiske planer, sterkere satsing på framkommelighet og Trafikkplan nordøst.

I Akershus vest ble endringene gjennomført 18. august ved en opprydding i ansvarsfordelingen mellom Brakar og Ruter. Til nå har de to administrasjonsselskapene hatt linjer som til dels har kjørt i følge på fellesstrekningene og ikke gitt et optimalt tilbud til kundene. Med rendyrkingen av traseer som ble gjennomført 18. august, ble trafikktilbudet kraftig forenklet. Samtidig ble det brukt en del midler til å styrke lokallinjene i både Asker og Bærum.

På Nedre Romerike ble Nittedalslinjene 301, 302 og 321 flyttet fra Trondheimsveien og Storgata til Rv 4 mellom Carl Berners plass og Oslo bussterminal fra 5. oktober. Dette ble gjennomført som et av flere grep skissert i planen for «Kraftfulle framkommelighetstiltak». Endringen skapte sterke kundereaksjoner ved at de to tidligere mest brukte holdeplassene nå ble nedlagt, Ruter vil evaluere endringen i 2015.

Fra samme dato ble betjeningen av Fet kommune endret ved at ekspressbuslinjer inn til Oslo i rushtidene ble erstattet av en kraftig opprustning av det lokale tilbudet i korrespondanse med toget i Lillestrøm. Dette i tråd med strategiske planer og Trafikkplan nordøst. I tillegg ble det gjennom året gjennomført flere mindre tiltak, i første rekke for å demme opp før økende etterspørsel.

Øvre Romerike var den regionen i Akershus som fikk de største endringene i 2014. Fra 14. desember ble ekspressbuslinjene 334 og 336 i Maura/Gardermoen/Jessheim nedlagt og erstattet av et sterkt forbedret tilbud på i første rekke linje 855 Maura/Jessheim. Linje 331 Maura/Oslo ble om- lagt fra samme dato og betjener nå Oslo lufthavn. Denne linjen gir en etterlengtet forbindelse fra Gjerdrum og søndre Nannestad mot lufthavnen, både for arbeids- og fritidsreiser. Det ble i tillegg

gjort omfattende utvidelser på Eidsvollinjene 811 og 818, og de aller fleste områdene på Øvre Romerike har nå bussforbindelse til arbeidstart på Gardermoen kl. 05.00 alle dager i uken. I Follo ble det i 2014 bare gjennomført mindre endringer i trafikktilbudet, det aller meste av dette som følge av endret skoletransport. De store grepene, som også vil markere slutten på Trafikkplan Follo forventes å bli gjennomført ved anbudsoppstart søndag 21. juni 2015.

Ulykker i 2014

Det var i alt 11 alvorlige ulykker knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2014, med i alt tre døde og åtte alvorlig skadd.

I januar døde en person etter sammenstøt mellom personbil og buss ved Ekeberggtunellen. Personen var passasjer i personbilen. En syklist ble alvorlig skadd etter sammenstøt med en trikk i Trondheimsveien. En passasjer ble også alvorlig skadd etter å ha blitt trukket med toget på Majorstuen stasjon.

En person døde etter å ha blitt påkjørt av T-banen på en planovergang ved Steinerud stasjon i februar.

I juni og juli var det to sammenstøt mellom trikk og personbil. I begge ulykkene ble en person i personbilen alvorlig skadd.

I oktober døde en fotgjenger etter påkjørsel av trikk i Storgata, og et barn ble alvorlig skadd etter fall mellom T-banetog og plattform.

11. desember var det en kraftig kollisjon mellom trikk og buss i Munkedamsveien. Totalt ble 15 personer skadd, hvorav en alvorlig. Et barn ble alvorlig skadd ved påkjørsel av personbil ved avstigning fra trikk på Disen. Trikken hadde også et fall om bord hvor en passasjer ble alvorlig skadd.

Buss for bane

Det ble i liten grad kjørt buss for bane i 2014. Linje 5 hadde to uker med buss mellom Tøyen og Vollebakk i juli i forbindelse med bygging av Lørenbanen.

Ustabil tilbud på trikken

Gjennom nesten hele 2014 har det vært ustabil drift på trikken. I første rekke skyldes dette materiellmangel, og det har vært mye tilfeldig erstatningstrafikk med buss. Dette gir dessverre i liten grad et like godt tilbud som trikken ville gitt ved en normal driftssituasjon. Det er en kjensgjerning at det haster med å få på plass nytt materiell.

Kjørekontrakter og prisavtaler

Ruter gjør årlige innkjøp for rundt 5 milliarder kroner. Kontrakter og avtaler inngås gjennom konkurranser og direkte kjøp. Prosessen for inngåelse av kontrakter og avtaler er regulert ut fra lover, forskrifter og internt regelverk.

Dagens buss-, båt-, og spesialtransportkontrakter er konkurranseutsatt. Ruters kontrakter er bruttokontrakter. Dette innebærer at kontraktene godtgjøres for gjennomført produksjon og kapitalkostnader på materiell. I tillegg er det knyttet kvalitetsincitament på inntil 8 % av kontraktens verdi.

I 2014 var det oppstart for ny busskontrakt for område Oslo nord-øst, en kontrakt som ble inngått med Norgesbuss med en årlig kontraktssum på 27,4 millioner kroner. Nye kontrakter for områdene Østensjø og Follo ble inngått med Unibuss, Norgesbuss og Nobina, med en årlig kontraktssum på 164 millioner kroner. Kontrakten starter opp i juni 2015. Det er også inngått nye spesialtransportkontrakter med en årlig kontraktssum på 5,8 millioner kroner med tre ulike aktører innen taxinæringen som startet opp i august 2014.

For båttrafikken var det oppstart for to nye båt-kontrakter, Aker brygge – Fornebu og øyene i Oslo

havnebasseng. Kontaktene ble inngått med Oslo Fergene og Norled med en årlig kontraktssum på henholdsvis 33,6 millioner kroner og 25 millioner kroner.

Kontrakter for drift av T-bane og trikk er ikke konkurranseutsatt. Sporveien tildeles disse kontraktene i direkte. I 2014 inngikk Ruter og Sporveien en målbasert avtalemodell. Avtalen inkluderer infrastrukturen og bygger på felles mål, suksessfaktorer og styringsindikatorer som systematisk følges opp.

Ruter inngår også avtaler om billettsamarbeid, for å tilby kundene en kollektiv reisemulighet i områder hvor vi ikke har etablert et eget tilbud. I disse områdene inngås det avtaler om bruk av Ruters priser og billetter med operatører som allerede har busslinjer som kan benyttes.

BUSSKONTRAKTER					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KON- TRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		GJENSTÅ- ENDE ÅR
BYBUSS		MNOK 2014	OPPSTART	AVSLUTTES	
Groruddalen	Unibuss	83,3	02.10.05	05.10.14	0
Østensjø	Norgesbuss	154,8	20.08.06	19.08.15	0
Sentrum	Unibuss	269,1	01.04.08	01.04.17	0
Linje 25	Unibuss	49,0	01.04.08	01.04.17	0
Oslo syd	Unibuss	223,0	02.10.11	02.10.18	3
Oslo Vest	Nobina	218,9	07.10.12	07.10.19	3
Vestre Aker	Nettbuss	37,5	07.10.13	30.06.19	2
Oslo nord-øst	Norgesbuss	27,4	06.10.14	12.12.20	3
Østensjø	Unibuss	134,2	20.08.15	Aug 2023	2
REGIONBUSS					
Nittedal	Nettbuss	49,7	01.07.06	30.06.16	0
Nesodden/Frogn -skolekjøring	Norgesbuss	1,9	01.07.06	20.06.15	1
Follo (Drøbak)	Norgesbuss	92,1	01.07.05	20.06.15	0
Follo (Ski & Vestby)	Nobina	58,9	01.07.05	20.06.15	0
Follo (Nesodden)	Nobina	50,2	20.06.15	20.06.15	1
Eidsvoll/Hurdal	Nettbuss	62,5	01.07.09	30.06.16	3
Nes (Ullensaker)	Nettbuss	35,0	01.07.09	30.06.16	3
Nannestad/Gjerdrum/ Skedsmo	Unibuss	81,1	01.07.09	30.06.16	3
Aurskog-Høland/Trøkstad	Nettbuss	63,9	01.07.09	30.06.16	3
Skedsmo/ Lørenskog/ Sørumsfjord/Rælingen	Unibuss	277,4	01.07.09	30.06.16	3
Enebakk//Rælingen/Ski	Nobina	46,9	01.07.09	30.06.16	3
Lommedalen	Nettbuss	74,5	01.07.10	30.06.17	3
Bærum vest/Skui	Norgesbuss	73,7	01.07.10	30.06.17	3
Asker og Hurum	Norgesbuss	114,2	01.07.10	30.06.17	3
Bærum øst	Norgesbuss	76,1	06.02.11	30.06.17	3
Follo (Drøbak)	Norgesbuss	64,2	21.06.15	JUNI 2023	2
Follo (Ski)	Nobina	76,5	21.06.15	JUNI 2023	2
Follo (Nesodden)	Nobina	55,8	21.06.15	JUNI 2023	2
Follo (Vestby)	Nobina	29,8	21.06.15	JUNI 2020	5

SPESIALTRANSPORT					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KONTRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		OPSJONER
		MNOK 2014	OPPSTART	AVSLUTTES	GJENSTÅENDE ÅR
Follo - Minibusser	Oslo Taxibuss	25,6	01.08.05	31.07.15	0
Nedre Romerike - Minibusser	Taxus	39,0	01.08.07	30.07.16	1
Aurskog Høland, Sørum og Nes - Minibusser			01.08.07	30.07.16	1
Eidsvoll og Ullensaker - Minibusser	Gardermoen Taxiservice	14,1	01.08.07	30.07.16	1
Gjerdrum, Nannestad og Hurdal Minibusser	Tomren Tr.sp	10,5	01.08.07	30.07.16	1
Servicelinjer i Asker og Bærum, spesialtransport, deloppdrag 1	Norgesbuss	9,3	01.08.09	30.06.16	3
Spesialtransport, deloppdrag 2	Oslo Taxibuss	25,9	01.08.09	30.06.16	3
Spesialtransport, deloppdrag 3			01.08.09	30.06.16	3
Resttransport Asker & Bærum - Ruteområde 1 pri 1	0-taxi	3,8	01.08.11	31.07.15	0
Resttransport Asker & Bærum - Ruteområde 1 pri 2	Taxus	1,5	01.08.11	31.07.15	0
Resttransport Nedre Romerike - Ruteområde 2	Taxus	13,4	01.08.11	31.07.15	0
Timeinnleie Nedre Romerike - Ruteområde 2			01.08.11	31.07.15	0
Resttransport Øvre Romerike - Ruteområde 3-4-5	Gardermoen Taxisenter	30,8	01.08.11	31.07.15	0
Timeinnleie Øvre Romerike - Ruteområde 3-4-5			01.08.11	31.07.15	0
Resttransport Follo 2010	Ski og Follo Taxidrift	4,6	01.08.10	31.07.14	0
Resttransport Follo 2014	Ski Taxi	2,6	01.08.14	31.07.16	2
Resttransport Follo 2014	Follo Taxi	0,7	01.08.14	31.07.16	2
Resttransport Follo 2014	Oslo Taxibuss	2,5	18.08.14	31.12.15	0



PRISAVTALER					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KONTRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		OPSJONER
		MNOK 2014	OPPSTART	AVSLUTTES	GJENSTÅENDE ÅR
Timekspresen: Kongsvinger - Oslo, linje 2	Nettbuss Øst	3,6	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Timekspresen: Gjøvik- Gardermoen- Oslo, linje 15	Nettbuss Øst	1,6	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Linje 838: Årnes - Jessheim - Rød - Gardemoen	Nettbuss Øst	10,0	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Timekspresen: Østfold - Oslo, linje 9	Nettbuss Øst	0,6	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Timekspresen: Hønefoss - Oslo, linje 4	Nettbuss Sør	0,1	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
SAS Flybussen: Oslo - Gardermoen (GDM)	Norgesbuss	2,5	01.06.13	Løpende med 3 mnd oppsigelsesrett	N/A
Brakar linje 71 og 81-86	Brakar	4,7	01.01.13	Løpende med 12 mnd oppsigelsesrett	N/A

KONTRAKTER FOR T-BANE OG TRIKK					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KONTRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		OPSJONER
		MNOK 2014	OPPSTART	AVSLUTTES	GJENSTÅENDE ÅR
Oslo T-banenettet	Sporveien T-banen	1568,7	01.01.13	31.12.13	0
Oslo trikkenettet	Sporveien Trikken	762	01.01.13	31.12.13	0

FERGETRANSPORT					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KONTRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		OPSJONER
		MNOK 2014	OPPSTART	AVSLUTTES	GJENSTÅENDE ÅR
Oslo – Nesodden – Lysaker - Nesoddens vestsida	Norled	127,9	01.07.09	30.06.24	5 +5
Oslo – Vollen – Slemmestad (linje 256)			01.07.09	30.06.19	5 +5 + 5
Øyene i Oslos havnebaseng	Oslo fergene	33,6	01.03.14	28.02.18	3
Aker Brygge - Fornebu	Norled	25	10.11.14	30.06.19	1+1+1+1+1

Kundetilfredshet og kvalitet

Markedsinformasjon

Omdømme- og tilfredshetsdata hentes fra Ruters markedsinformasjonssystem (MIS), som er basert på regelmessige telefonintervjuer blant befolkningen i Oslo og Akershus. I 2014 ble det foretatt 6000 telefonintervjuer. Det gjennomføres også personlige intervjuer, i 2014 i alt 40.000, med reisende om bord på transportmidlene. Tilfredshets- og omdømmetallene angir prosentandelen av de spurte som svarer "ganske godt" eller "svært godt" på spørsmål som "Hvor tilfreds er du med kollektivtrafikken der hvor du bor?" eller "Hvilket generelt inntrykk har du av Ruter?"

Brukerne av kollektivtrafikken er fornøyde med sin reise

Intervjuer blant kollektivtrafikkens brukere om bord på transportmidlene viser en positiv utvikling på kundetilfredsheten også i 2014. På spørsmålet "Alt i alt, hvor fornøyd er du med siste reise?" svarte hele 96 % av de reisende at de var fornøyd. Kundetilfredsheten er høy i både Oslo og Akershus med henholdsvis 95 % og 97 %, et resultat som har vært stabilt høyt de siste årene.

Alle driftsarter hadde gode resultater ved måling av kundetilfredshet i 2014, med en kundetilfredshet på 93 % og bedre. Tidligere har kundetilfreds-

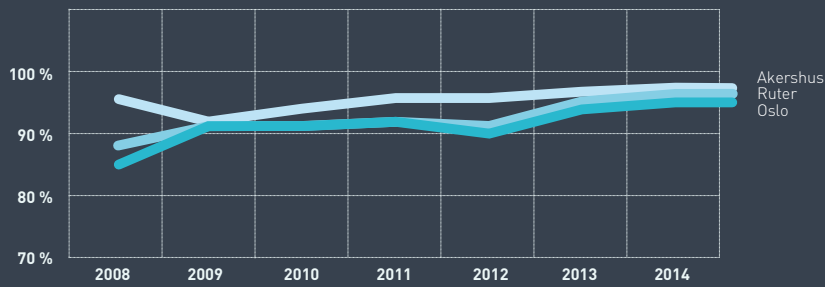
heten på bytrafikken ligget på et lavere nivå enn for regiontrafikken. Dette har gradvis endret seg de siste årene som en konsekvens av satsing på et rutetilbud med stadig hyppigere avganger og mye nytt materiell. Både trikk, T-bane og bybuss hadde bedring i sine resultater i 2014 og har aldri hatt så høy tilfredshet blant sine brukere. 97 % av T-banens brukere var tilfreds med sin siste reise i 2014 og oppnådde samme resultat som regionbuss. Kundetilfredsheten på trikken ble målt til 97 % og økte med 2 prosentpoeng fra forrige år. Dette er et imponerende resultat når en tenker på at det her går gammelt og slitt materiell, det blir stadig trangere om plassen, svake resultater på punktlighet og at enkelte avganger må innstilles. Bybussene og båtene hadde en kundetilfredshet på henholdsvis 93 % og 99 % i 2014.

Befolkningens tilfredshet med tilbudet er høyest i Oslo, men med et stort potensial i Akershus

70 % av befolkningen i Ruters område er tilfreds med kollektivtilbudet, et resultat som har vært stabilt de siste årene. Befolkningen i Oslo er mest fornøyd, med et resultat på 80 %. Resultatene i Akershus på 58 %, viser at det fortsatt er stort potensial for utvikling av tilbudet og ytterligere økning av markedsandeler ved at flere reiser kollektivt i denne delen av Ruters område.

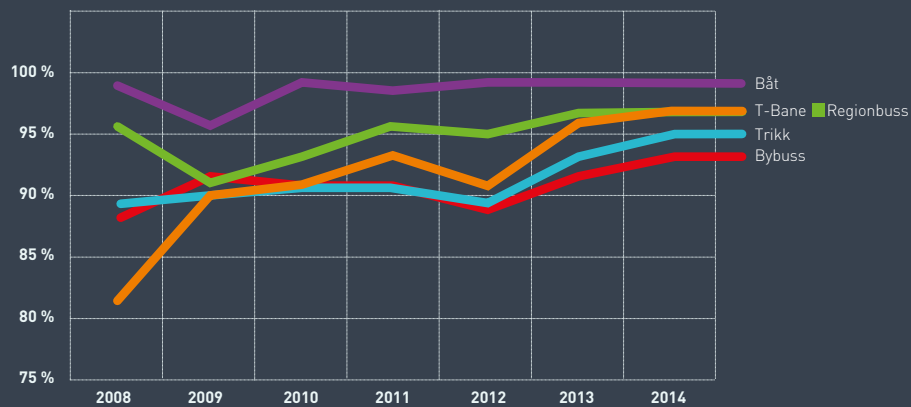
Kundetilfredshet

Ombordintervju



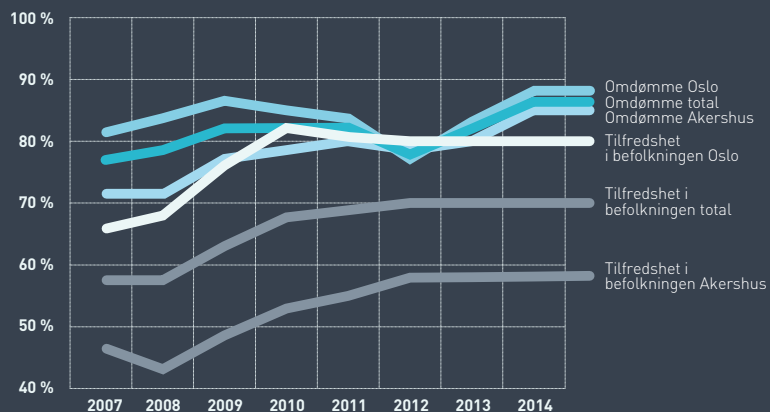
Kundetilfredshet driftsart

Ombordintervju



Omdømme og tilfredshet i befolkningen

Utvikling i Ruters omdømme og befolkningens tilfredshet med kollektivtilbudet



Innad i Akershus er det store forskjeller på tilfredshet med kollektivtilbudet. Befolkningen i vestområdet (Asker og Bærum) er mest fornøyd, med et resultat på 68 %. Resultatet har økt med 5 prosentpoeng fra i fjor. En kan anta at bedring i busstilbudet fra desember 2013 og gjenåpning av Kolsåsbanen er viktige forklaringsfaktorer på økt befolkningstilfredshet. Lavest tilfredshet finner en blant befolkningen i Øvre Romerike. Her er kun 43 % av befolkningen tilfreds med kollektivtilbudet.

De som benytter kollektivtilbudet til fritidsreiser og skolereiser, er de som er mest fornøyd med kollektivtilbudet, henholdsvis 77 % og 73 %. Ser vi på variasjonene mellom driftartene er det de som reiser med trikk som er mest fornøyd med tilbudet, hele 86 % av de trikkereisende sier de er fornøyd. De kvalitetselementene som befolkningen er mest fornøyd med, er nærhet til holdeplass (85 %), antall avganger (70 %), komfort om bord (71 %) og punktlighet (73 %). Informasjon på holdeplass (44 %) og pris på reisen (41 %) er kvalitetselementene som befolkningen har lavest tilfredshet med.

Ruters omdømme økte også i 2014. Med et resultat på 86 % er dette det høyeste resultatet en har målt i Ruters historie. I Oslo ble omdømmet målt til 89 %, mens det i Akershus ble målt til 85 %. Ruters omdømme ble svekket i 2012, en nedgang som en hadde i befolkningen i Oslo, knyttet til korrupsjons-saken i bussnæringen, trengsel om bord og billett-systemet.

BEST Benchmarking

Benchmarking in European Service of public Transport (BEST) er et samarbeid med utgangspunkt i

de nordiske hovedstadsselskapene, som enkelte år også inkluderer andre europeiske storbyområder. I 2014 var også Bergen og Genève med i undersøkelsen. BEST gir Ruter mulighet til å se hvor vi er og lære av andres erfaringer for å forbedre egne resultater. I 2013 endret man undersøkelsesmetode fra telefonintervju til webintervju. En slik endring er i tråd med trenden for gjennomføring av denne type undersøkelse. Endringene gjør at historiske data ikke er sammenlignbare på samme måte som tidligere.

Resultatene viser at befolkningens tilfredshet ikke er høyest i vårt område i Norden. Tilfredsheten i Oslo og Akershus ble målt til 69 % i 2014. Helsingfors er den byen som hvert år oppnår de beste resultatene og fikk et resultat på 79 % i 2014. De andre to hovedstadsområdene Stockholm og København fikk resultater på henholdsvis 74 % og 54 %. Bergen og Genève fikk henholdsvis 51 % og 75 %.

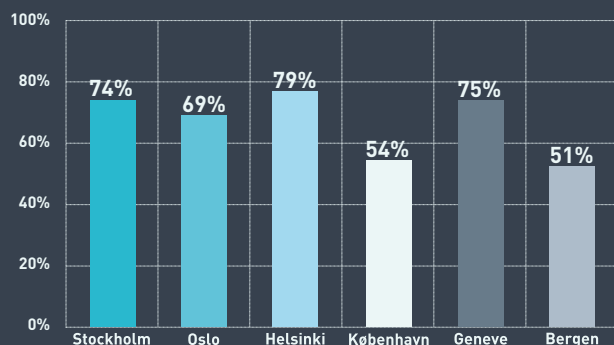
Selv om befolkningens tilfredshet ikke er like høy i Oslo og Akershus som i byområdene med best resultat, er det ingen som har hatt en kraftigere forbedring. Første år, i 2001 var totaltilfredsheten i Oslo-området på 44 %, mens den i 2014 var på 69 %. Ruter har på de fleste områdene gått fra å ha de svakeste resultatene til å bli blant de beste byområdene i undersøkelsen. Det er spesielt på områdene planleggingsinformasjon, personale, trygghet og omdømme (kollektivtrafikkens rolle i samfunnet) at Oslo-området leverer gode resultater.

Kundehenvendelser

I 2014 ble det registrert 64.000 skriftlige henvendelser.

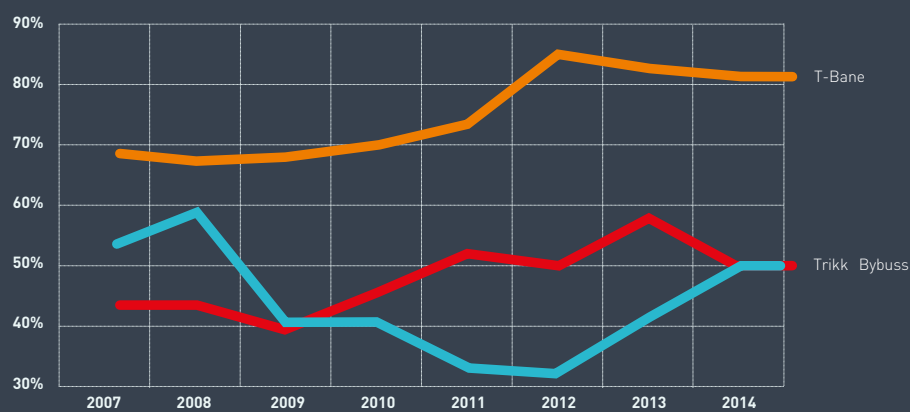
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ventetiden er kort ved bytte	34%	43%	34%	39%	40%	40%	52%	50%	48%	48%	50%	50%	57%	62%
Enkelt å få informasjon ved planlegging av reise	52%	63%	59%	66%	68%	66%	74%	72%	72%	67%	74%	77%	74%	80%
Busser og vogner er moderne	32%	42%	38%	43%	44%	40%	45%	48%	50%	55%	68%	65%	64%	67%
Busser og vogner er rene	30%	39%	36%	42%	36%	38%	40%	42%	47%	50%	55%	58%	57%	59%
Flere vil reise med kollektivtrafikken i fremtiden	45%	50%	41%	50%	55%	56%	75%	72%	75%	74%	75%	82%	80%	83%
Kollektivtrafikken gir valuta for pengene	27%	30%	33%	34%	47%	45%	47%	54%	47%	47%	49%	47%	39%	47%
Billettprisene er akseptable	14%	12%	15%	16%	18%	22%	22%	22%	29%	27%	25%	23%	23%	30%
Anbefaler kollektivtrafikk til andre	48%	50%	48%	53%	57%	53%	65%	63%	61%	60%	64%	68%	61%	67%
Områdets totale kundetilfredshet	44%	49%	47%	51%	58%	58%	66%	62%	62%	60%	67%	69%	59%	69%

Befolkningens tilfredshet i Norden (BEST)



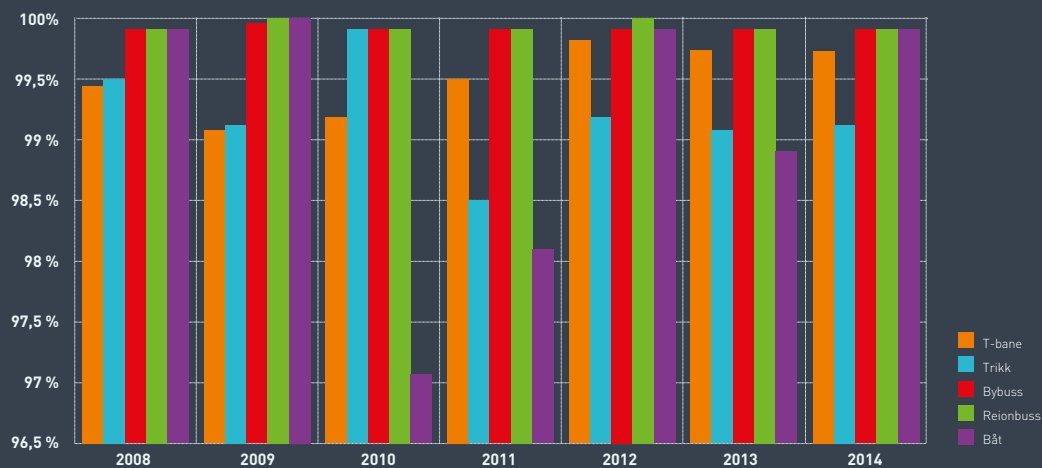
Punktligghet rushtid

Jernbanetorget



Regularitet

(kjørte avganger av planlagte)



delser. Dette er en liten nedgang på om lag 1.000 skriftlige henvendelser sammenlignet med fjoråret. Ruters kunder henvender seg også per telefon og besøk hos kundesentrene. I 2014 ble 230.000 henvendelser per telefon besvart og nesten 600.000 kunder betjent av kundesenteret. De fleste henvendelser er knyttet til billettsystemet, priser og billett-kontroll. Kunde-henvendelser med refusjonskrav i henhold til reisegarantien hadde en nedgang på 20 % sammenlignet med året før. T-banen står for 54 % av refusjonskravene og er knyttet til driftsstans. Driftsstans på T-banen berører mange personer på en gang og generer derfor mange refusjonskrav.

Regularitet og innstilte avganger

Godt over 99 % av planlagte avganger ble kjørt i 2014. Selv om innstilte avganger utgjør få promille, kan likevel konsekvensene for publikum bli store. Eksempelvis vil en regularitet for T-banen på 99,66 % bety nærmere 1000 innstilte avganger, noe som i gjennomsnitt berører 300 passasjerer per avgang og 900 passasjerer på en vanlig dag. Trikken hadde også i 2014 størst utfordringer med en regularitet på 99,2 % og 3048 innstilte avganger. Regularitetsutfordringene for trikken er i hovedsak knyttet til tilgjengelighet til trikker. Dagens trikker har tekniske utfordringer og begrenset kapasitet. En forventer ikke betydelig bedring for regulariteten i 2015. Hovedårsaken til dette er at det ikke blir noen fornyelse eller utvidelse av trikkeparken i

2015. Variasjonene knyttet til regularitet for båt har sammenheng med isforhold i fjorden. Hurtigbåtene kan ikke kjøre på islagt fjord. Isforholdene i 2014 var gunstige, og en hadde kun seks innstilte avganger dette året.

Punktlighet: 1 av 2 trikker og bybusser er ikke i rute i rushtiden

Data for punktlighet som Ruter foreløpig kan operere med, angir andel avganger som er i rute (mindre enn 3 minutter forsinket) ved passering Jernbanetorget i rushtiden. Det gis dermed ingen totaloversikt over punktlighet i kollektivtrafikken, men fokus på de travleste sentrumsområdene i det travleste tidsrommet. Punktlighetstallene dekker T-banen, trikken og et utvalg av bybusslinjene.

T-banen kan vise til den høyeste punktligheten med et resultat på 72 %, et resultat som ligger 10 prosentpoeng lavere enn fjoråret. T-banens forutsetninger for god punktlighet gjennom egen kjørevei og ny vognpark gjør at nivået på T-banen er betydelig bedre enn for bybussene og trikkene, som har vanskelig fremkommelighet og trafikk-avvikling. Trikk og bybuss hadde en punktlighet på 50 % i 2014, det vil si at kun 1 av 2 avganger i rute i denne tidsperioden. Utfordringene er knyttet til fulle kjøretøy, anleggsarbeid og dårlig fremkommelighet i veinettet.





Over
99%

av planlagte avganger
ble kjørt i 2014

Kommunikasjon

Interessen for kollektivtrafikken både i redaksjonelle medier og i sosiale medier er høy, og viser at forventningene til Ruter er høye.

I 2014 var det rundt 3000 medieomtaler av Ruter. Dette er en nedgang på omlag 25 % fra året før, som var et rekordår med over 4000 medieomtaler.

Mediepåganger i 2014 har ligget med et snitt på 250 per måned. Pågangen var forholdsvis jevn gjennom hele året, med mars som unntak. Denne måneden presenterte Ruter trafikktallene samtidig som Aftenposten dro i gang en debatt om honnør-rabatten. Begge sakene fikk stor medieoppmerksomhet. I mai var trafikktutfordringene i Bjørvika mye omtalt. Frikjennelsen i korrupsjonssaken der en ansatt i Ruter var tiltalt for passiv korrupsjon fikk også stor mediedekning. Saker som ellers har preget mediebildet, er prisendringen i februar, fremkommelighetstiltakene for trikken i Thereses gate, rekordsalg for Ruters billettapp, regnbueflagg på trikken i forbindelse med Europride i Oslo og Fornebubåten.

Landsdekkende medier dekker Ruter i større grad i 2014 enn i 2013. Forklaringen på dette ligger delvis i at det i 2014 har vært noen store omdømmesaker, og at Ruter som tross alt er en ung organisasjon

stadig styrkes som merkevare. Omdømmesaker er ofte saker som er rettet mot myndigheter, som igjen vedtar økonomiske rammer for kollektivtrafikk og for Ruter.

Ved å stå for en svært stor del av den norske kollektivtrafikken, har Ruter blitt enda mer kjent nasjonalt gjennom året som har gått. Ruter er en kompetanseorganisasjon som nasjonale medier og også lokalmedier i hele landet viser til. Blant annet ser vi at lokal- og regionaviser utenfor Oslo og Akershus viser til Ruter i forbindelse med saker om hvordan kollektivtrafikken kan organiseres i de respektive geografiske områdene. Saker om kollektiv fremtid har vært sentrale i hele 2014. I tillegg skrives det mange saker på et mer overordnet nivå om fremtidens kollektivtrafikk. Hvordan organisere, modernisere og hvilke behov regionen har, er sentrale tema. I saker med kundeperspektiv handler det om kundens forventninger til lokale rutetilbud, billettsystem og om bussen kommer når den skal.

Sosiale medier

I 2014 har det vært et jevnt trykk i sosiale medier. Totalt for året er antall treff 12 319, noe som er 3993 treff færre enn i 2013. Det skyldes sannsynligvis ikke en nedgang i aktiviteten på sosiale medier,



Klager og kritikk knyttet til billettsystemet er redusert i takt med økt bruk av billettappen.

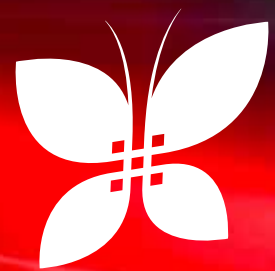
men bedre søk i analyseverktøyet som siler ut irrelevante søk.

Fordelingen mellom de ulike kanalene har vært ganske stabil gjennom hele året. Som i 2012 og i 2013, har Twitter vært klart størst. Twitter er en kanal som mange bruker aktivt i hverdagen og blir brukt til å ytre tanker og opplevelser i sanntid. Dette er et sosialt medium som flere bruker aktivt på reiseveien og det er derfor også helt naturlig at dette er en stor og viktig kanal for Ruter. Både frustrerte og fornøyde kunder bruker Twitter til å dele sine spørsmål og erfaringer på reiseveien.

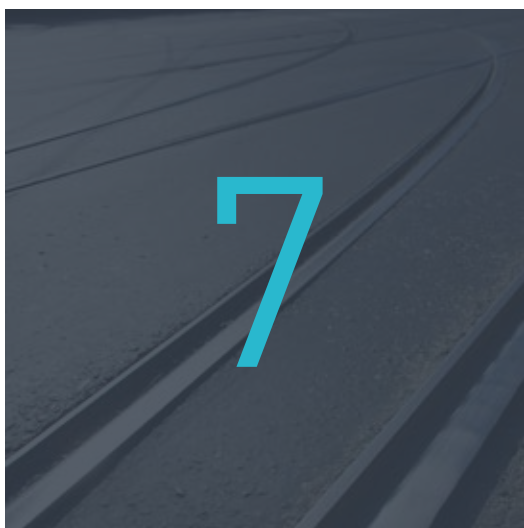
Facebook har holdt seg som kanal nummer to etter Twitter fra januar. Ruter er aktive på Facebook med blant annet diverse kampanjer. Ruter har mange følgere som får med seg budskapene og responderer på de ulike kampanjene. Facebook er også en kanal for både frustrerte og fornøyde kunder. Dersom kundene ønsker å fortelle mer utfyllende om en brukeropplevelse med Ruter blir Facebook ofte brukt. Det er også ofte at flere slenger seg på og det blir mer debatt og dialog med andre som har lignende opplevelser.

Som i 2013 er omtale av billettappen en gjenganger. Kundene er både svært fornøyde og roser løsningen,

samtidig som det blir uttrykt stor frustrasjon når løsningen ikke fungerer som den skal. Tidligere har Ruter fått mye kritikk på feil på kortlesere og billettautomater. Disse klagenes har nesten forsvunnet helt etter at billettappen har tatt over store deler av billettmarkedet.



Kollektivtrafikken skal kun
bruke fornybar energi i 2020.



På vei mot lavutslipps-samfunnet

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har høye miljøambisjoner og ser på Ruter som et viktig redskap i dette arbeidet.

Det er bred politisk enighet om at det skal legges til rette for at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal ta trafikkveksten i Oslo og Akershus.

Det er også viktig at utslippene fra kollektivtrafikken er lave.

Ruter vedtok i 2014 en revidert miljøstrategi som tar inn over seg både at vi må arbeide for å ta veksten og samtidig gjøre dette på en miljøvennlig måte.

Det er fastsatt ambisiøse mål både innenfor klima, energieffektivitet og lokale forurensninger.

Fossilfri 2020

Oslo kommune har vedtatt at kollektivtrafikken kun skal bruke fornybar energi i 2020. Arbeidet med å nå dette målet er godt i gang.

Det benyttes strøm med opprinnelsesgaranti, for å sikre at det benyttes 100 % fornybar energi til trikk og T-bane.

Ruter har satt i gang et eget prosjekt hvor det i 2015 skal utarbeides en plan for hvordan vi skal fortsette og øke inn fornybar energi i bussparken frem mot 2020.

I tillegg til bruk av biodrivstoff ser vi for oss økt bruk av elektriske løsninger, noe avhengig av teknolog utviklingen fremover.

Moderne, miljøgunstig vognpark

Ruters systematiske miljøsatsing har gitt en svært moderne busspark. Samtidig skjer 55 % av regionens kollektivreiser med skinnegående driftsmidler på sertifisert fornybar elektrisitet. De fleste båt-reiser foregår med gassferger.

Buss

Energiforbruket regnet per personkilometer har økt med 2 % fra 2013 (0,27 kWh per personkilometer). Det har vært en kraftig reduksjon på 27 % siden 2007.

Selv om energiforbruket ikke er redusert siste år er andelen som er basert på fornybart drivstoff økt fra 17 % i 2013 til 20 % i 2014. Dette er et resultat av økt bruk av biodiesel i 2014. Utslippene i 2014 tilsvarte 56 gram fossilt CO₂ per personkilometer, som er ned 40 % siden 2007.

Når det gjelder utslipp av lokal luftforurensning fortsetter en positiv utvikling. 77 % av bussparken hadde motorer med Euro 5 eller 6-standard i 2014, en økning med 5 % fra 2013.



NO_x-utslippene fra buss tilsvarte 0,24 g/personkilometer, en reduksjon på 75 % siden 2007. Det er imidlertid en utfordring at NO₂-utslippene i liten grad har blitt redusert selv om NO_x-utslippene har gått ned. NO₂-utslippene er den del av NO_x-utslippene som er hovedårsaken til helseproblemer. Mye tyder på at de nyeste bussene som har motorer som tilfredsstiller Euro 6-standarden, løser dette problemet og at NO₂-utslippene derfor vil bli redusert kraftig etter hvert som stadig flere busser tilfredsstiller Euro 6-standarden.

Når det gjelder svevestøv, fortsetter en positiv utvikling med at utslippene fra eksos stadig reduseres. Bussene benytter ikke piggdekk men det genereres allikevel noe svevestøv fra veislitasje. Siden 2007 har utslippene av svevestøv samlet blitt redusert med 45 % regnet per personkilometer.

I 2008 hadde 18 % av bussene et støynivå på 77 dB(A) eller lavere. I 2014 hadde 84 % et støynivå på 77 dB(A) eller lavere. Andelen busser med støynivå 75 dB(A) har økt fra 1 til nesten 6 % fra 2013 til 2014. Dette er et godt resultat for det lokale miljøet.

T-bane

På T-banen har en helt ny vognpark bidratt til en nedgang i energiforbruket regnet per personkilometer. I 2014 har vi kjørt noe mer enn i 2013 uten at vi har fått en tilsvarende vekst i antall passasjerer. Vi har derfor fått en liten økning i energiforbruket regnet per personkilometer (2 %). Sammenlignet med 2007 er imidlertid energiforbruket 15 % lavere.

Trikk

For trikken er situasjonen annerledes enn for T-banen. Som et resultat av en aldrende vognpark

klarer vi ikke å kjøre mer, men vi får stadig flere passasjerer. Dette medfører at energiforbruket regnet per personkilometer stadig synker og var i 2014 hele 48% lavere enn i 2007. Vi har også hatt en reduksjon fra 2013 på 5%.

Båt

Båttrafikken har et høyt energiforbruk per personkilometer. Energiforbruket i 2014 har økt med 2 % fra 2013 til 1,14 kWh/personkilometer. Båt er også den eneste driftsarten som har økt sitt energiforbruk siden 2007. Det er flere årsaker til dette, men det er særlig hurtigbåt som har svært høyt energiforbruk. En ny hurtigbåt ble satt i drift mellom Aker brygge og Fornebu i november 2014.

Også utslipp av fossilt CO₂ har økt noe fra 2013 til 2014 og er nå 249 g per personkilometer, men siden 2007 har vi registrert en nedgang på 15 %. Dette skyldes blant annet gradvis økt bruk av naturgass på Nesoddsambandet.

Når det gjelder NO_x, har utslippene fra 2013 til 2014 ikke forandret seg regnet per personkilometer og er nå 2,1 g per personkilometer. Over tid har imidlertid nye båter gitt en betydelig forbedring med en reduksjon med 59 % siden 2007.

Kollektivtrafikken en viktig del av det bærekraftige bysamfunnet

Ruter fikk i 2014 utarbeidet et samfunnsregnskap.

I 2012 fikk Ruter et årlig tilskudd som var 1790 millioner kroner høyere enn i 2007. Samfunnsregnskapet viser at økt tilskudd har gitt bilistene en stor økonomisk gevinst ved at det er mindre kø som en følge av vekst i kollektivtrafikktilbudet. De kollek-

tivreisende har også fått et bedre tilbud. I tillegg er det færre ulykker og lavere utslipp av både lokale og globale forurensninger som en følge av at flere reiser med kollektivtrafikk. De årlige gevinstene av det økte tilskuddet til kollektivtrafikken ble beregnet til 8046 millioner kroner. Forholdet mellom gevinsten og det økte tilskuddet var på hele 4,50. Én krone i økt tilskudd har således gitt en gevinst på 4,50 kroner.

Tester ut hydrogenbuss

Ruter leder et prøveprosjekt med hydrogenbuss, finansiert av EU (CHIC), Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Transnova og Forskningsrådet. Prosjektet har en samlet revidert kostnadsprognose på 153 mill. kr for prosjektperioden 2010-2017. 136 mill. kr har påløpt så langt.

På Rosenholm i Oppegård, ved grensen mot Oslo, er det bygd et produksjonsanlegg for hydrogen. Hydrogenet produseres ved elektrolyse av vann. Elektrisiteten som brukes er opprinnelsesgarantert ren kraft og det eneste bussen slipper ut er ren vanddamp.

Bussene har en brenselcelle som omdanner hydrogen til elektrisitet som driver bussens elektriske motor. Bussene har kjørt i ordinær rutetrafikk siden våren 2013. Dette er fremdeles umoden teknologi, men som viser gode miljøegenskaper og god komfort for passasjerer og førere.

For Ruter er dette et lærerikt prosjekt, der vi er med å utvikle fremtidens teknologi, samtidig som vi høster erfaringer med det å ta i bruk radikalt ny teknologi.

Høy forventning i befolkningen til miljøsatsing

I 2014 svarer 61 % at de forventer at Ruter i stor eller svært stor grad tar en aktiv rolle for å redusere miljøpåvirkningen i regionen. Dette er en økning med 6 prosentpoeng fra 2012. Andelen som mener at vi lykkes i dette arbeidet økte, fra 25 % i 2012 til 30 % i 2014.

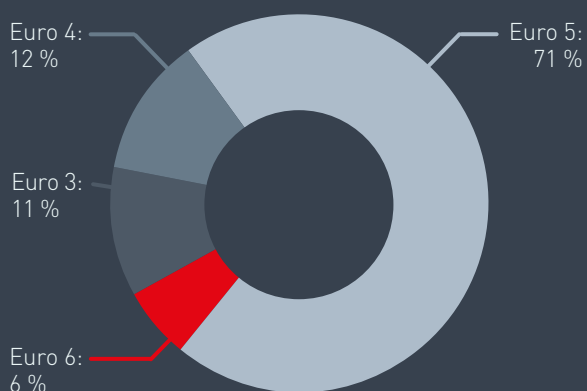
33 % sier at de legger stor eller svært stor vekt på hensyn til miljø ved valg av transportmiddel. Dette er en økning på 5 prosentpoeng fra 2012.

Det synes derfor som det er noe økt bevissthet rundt kollektivtrafikkens viktige rolle for å skape en bærekraftig storbyregion.



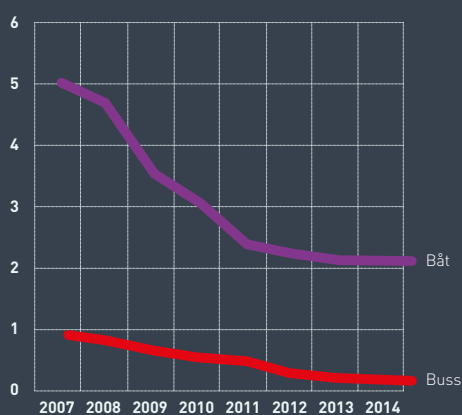
Busser Euro-klasser

ekskl. spesialtransport og minibuss



Utslipp NO_x

fra buss og båt g/pkm



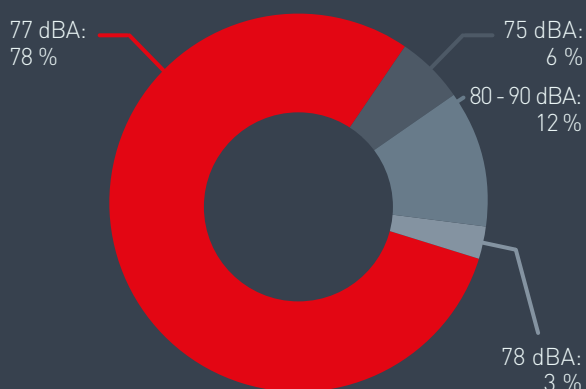
Utslipp fra buss

	År	Tonn	g/vkm	g/pkm
NO _x	2007	699	11,4	0,95
	2008	689	10,7	0,88
	2009	584	9,1	0,69
	2010	530	7,9	0,57
	2011	461	6,8	0,46
	2012	309	4,9	0,29
	2013	262	4,1	0,24
	2014	264	4,0	0,24
PM ₁₀ eksos	2007	9,6	0,160	0,013
	2008	8,4	0,130	0,010
	2009	5,7	0,089	0,007
	2010	4,5	0,066	0,005
	2011	3,8	0,056	0,004
	2012	2,3	0,037	0,002
	2013	1,9	0,029	0,002
	2014	1,9	0,029	0,002
PM inkl veistøv	2007	25,0	0,410	0,030
	2008	25,9	0,393	0,032
	2009	21,7	0,339	0,026
	2010	21,2	0,316	0,023
	2011	20,6	0,306	0,021
	2012	18,1	0,287	0,017
	2013	18,4	0,279	0,016
	2014	18,6	0,279	0,016
CO ₂ fossilt	2007	68571	1116	90
	2008	67314	1049	86
	2009	68075	1063	80
	2010	67519	1010	73
	2011	63426	941	64
	2012	61761	983	58
	2013	61579	958	56
	2014	62416	958	56

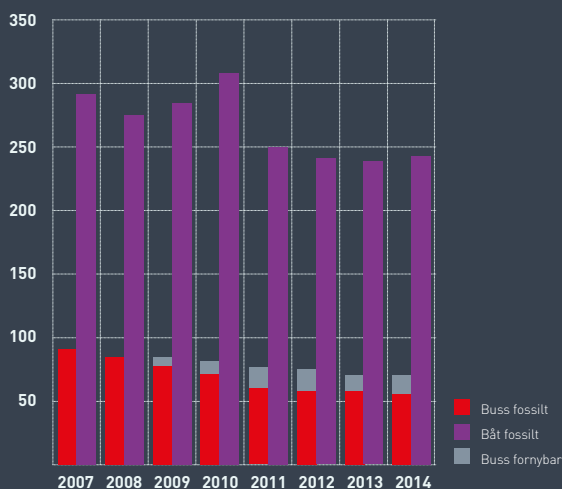
Utslipp fra båt

	År	Tonn	g/vkm	g/pkm
NO _x	2007	102	366,0	5,01
	2008	116	413,3	4,70
	2009	80	281,4	3,53
	2010	59	218,7	2,59
	2011	54	185,2	2,24
	2012	53	174,7	2,11
	2013	50	184,6	2,05
	2014	52	198,9	2,12
PM ₁₀ eksos	2007	1,10	3,900	0,050
	2008	1,09	3,900	0,050
	2009	1,01	3,870	0,048
	2010	1,14	4,200	0,050
	2011	1,03	3,528	0,043
	2012	1,06	3,493	0,042
	2013	1,00	3,680	0,041
	2014	1,05	4,010	0,043
CO ₂ fossilt	2007	5962	21484	290
	2008	6006	21457	275
	2009	6424	22700	284
	2010	7104	26149	310
	2011	6076	20720	250
	2012	6141	20168	243
	2013	5829	21511	242
	2014	6117	23339	249

Støynivå fra buss - ekskl. spesialtransport og minibuss

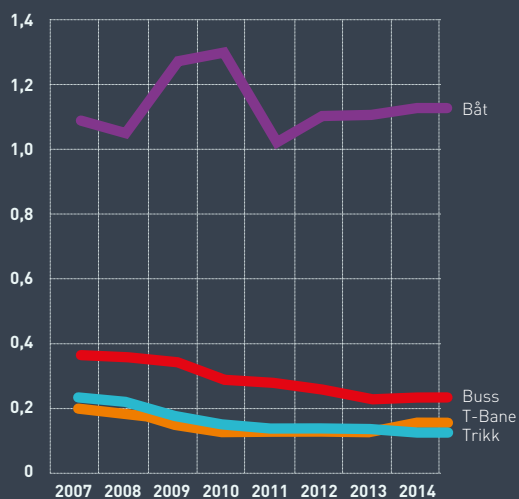


Utslipp CO₂ fra buss og båt g/pkm



Energiforbruk

for båt, buss, T-bane og trikk kWh/pkm



Sammenstilling energiforbruk kWh/pkm

	kWh totalt	Hvorav fossilt	kWh/pkm	kWh/vkm
Båt	28127934	28127934	1,145	107,33
Buss	299956678	244269664	0,269	4,60
Trikk	19193113	0	0,118	4,73
T-bane	89000000	0	0,169	2,45

Energiforbruk (kWh/pkm) over tid

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Båt	1,07	1,26	1,30	1,03	1,13	1,12	1,14
Buss	0,36	0,35	0,31	0,30	0,27	0,26	0,27
Trikk	0,22	0,19	0,16	0,14	0,15	0,12	0,12
T-bane	0,18	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17

Fossil/fornybar CO₂

fra buss

BUSS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CO ₂ fornybart (tonn)	3886	3785	6084	9952	15747	14334	12965	15385
CO ₂ fossilt (tonn)	68571	67314	68112	67507	63426	61761	61579	62416
% fornybart	5,4	5,3	8,2	12,8	19,9	18,8	17,4	19,8



En målrettet utvikling av kollektivtrafikken krever god avveining mellom nyinvestering, reinvestering og vedlikehold.



Investeringer i kollektivtrafikken

Nødvendig å sikre at investeringene settes inn der nytten og måloppnåelsen er best.

Årlig kostnadsnivå i sum for drift og investeringer i regionens kollektivtrafikk er antakelig omtrent 12 milliarder kroner. Full oversikt er vanskelig å få, dels på grunn av avgrensingsproblemer, dels fordi ikke alle data er like åpne. Ruters omsetning tilsvarer en andel på nær 60 %, men dette er eksklusiv investeringer, som Ruter er involvert i og som i hvert fall har konsekvenser for hvilket trafikktilbud Ruter kan gi.

Utenom jernbanen blir det årlig investert og reinvestert 2,5- 3 milliarder kroner i infrastrukturen i regionens kollektivtrafikk. Investeringene er fordelt på flere aktører og ulike finansieringskilder. Investeringene skal bidra til å utvikle og fornye en infrastruktur som er tjenlig for et driftsopplegg som betjener et prioritert marked. Ruter eier ikke selv infrastruktur, men har en rolle i å analysere markedet, utrede fremtidig kollektivtrafikknett og frekvens mv og på dette grunnlag foreslå hvilke infrastrukturtiltak som bør ha gjennomføringsprioritet. I dette ligger det også et samordningselement mellom finansieringskilder og aktører.

Parallelt med etablering av Ruter kom nye midler til kollektivtrafikken gjennom Oslopakke 3, og Ruter fikk en definert rolle i denne sammenheng. Midler til drift og mindre investeringer kanalisert

gjennom Ruter skal utgjøre minimum 25 % av bompenginntektene, eller minimum 540 millioner 2008-kroner. Ruter ble også gitt en rolle med å utrede og foreslå tiltak i søknaden om statlige belønningssmidler og tilgjengelighetsmidler mv. De senere årene har det imidlertid vært en tendens til en utvikling hvor det markeds- og driftsperspektivet som Ruter representerer, svekkes i prioriteringsprosessen. Uten slike råd fra Ruters styrende organer er det i praksis da vanskelig å sikre at investeringene settes inn der nytten og måloppnåelsen er størst ut fra mål om økte markedsandeler for kollektivtrafikken.

På neste oppslag vises en oversikt over investeringer for 2014, med sum på 2 625 millioner kroner. I tillegg er det vist øremerkede driftstiltak finansiert ved den statlige belønningssordningen for 64 millioner kroner. Samlet finansierer Oslopakke 3 1 937 millioner kroner, statlige belønningssmidler 305 millioner kroner, statlige tilgjengelighetsmidler 3 millioner kroner og Ruter/Sporveien via driftsfinansiering 445 millioner kroner. Som nevnt er jernbanetiltak ikke inkludert, men det er en naturlig ambisjon at dette etter hvert kommer med.



Toveis trikk i Prinsens gate

Tiltakene i Oslo har en sum på 2 104 millioner kroner, og Akershus på 585 millioner kroner. Alle Sporveiens egeninvesteringer, inkludert Avløs base i Bærum, er da ført på Oslo, da disse har en generell nytte som det er vanskelig å splitte.

I alt er det brukt 1 611 millioner kroner på oppgradering av T-banen, med Kolsåsbanen (425 millioner kroner), Lørenbanen (459 millioner kroner), Østernsjøbanen (207 millioner kroner), og Avløs base (292 millioner kroner) som de største prosjektene. 428 millioner kroner av midlene kanalisert gjennom Ruter har gått til trikken, blant annet toveis trikk i Prinsens gate (124 millioner kroner), Ekebergbanen (78 millioner kroner), Grefsenveien (87 millioner).

For buss på riksvei i Oslo har Statens vegvesen

investert i prioriteringstiltak for 66 millioner kroner.

For investeringene i Oslo i regi av Bymiljøetaten for i alt 252 millioner kroner har Ruter ikke tilstrekkelig innsyn til å kunne fordele på formål.

I Akershus er det gjennomført tiltak utenom Kolsåsbanen for i alt ca. 160 millioner kroner. Kollektivfelt, Heggedal knutepunkt og brygge på Fornebu er de største postene.

Sporveiens investeringer (370 millioner kroner) og Ruters (75 millioner kroner) finansieres over driften ved driftsoverskudd eller lån/avskrivninger, og har således ikke særskilte bevilgninger. Ruters egne investeringer omfatter elektronisk billettering, mobilapp, informasjonsutstyr i bussene og lignende.

74%

av investeringsmidlene kommer fra Oslopakke 3

2 625

millioner

ble investert i den lokale kollektivtrafikkens infrastruktur



Billettsalget stod for 47 %
av Ruters driftsinntekter i 2014



Ruters økonomi

Ruter har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken.

Morselskapet Ruter AS hadde i 2014 driftsinntekter på 6 606 millioner kroner og et resultat på 66,5 millioner kroner. Driftsinntektene i konsernet, som også omfatter Konsentra AS, NRI AS, OATS AS og de sovende selskapene Trafikanten AS, AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s, var 6 617 millioner kroner. Av morselskapets driftsinntekter utgjør billettinntekter og salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune henholdsvis 3 274 millioner kroner, 1 608 millioner kroner og 741 millioner kroner.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierer 35,6 % av kollektivtrafikken i regionen. Inklusiv driftsdelen av Oslopakke 3 og den statlige belønningsordningen finansieres 47,2 % med fylkeskommunale og statlige midler.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på 6 568 millioner kroner. Av dette utgjør 6 016 millioner kroner kostnader til tjenestekjøp og rutedrift.



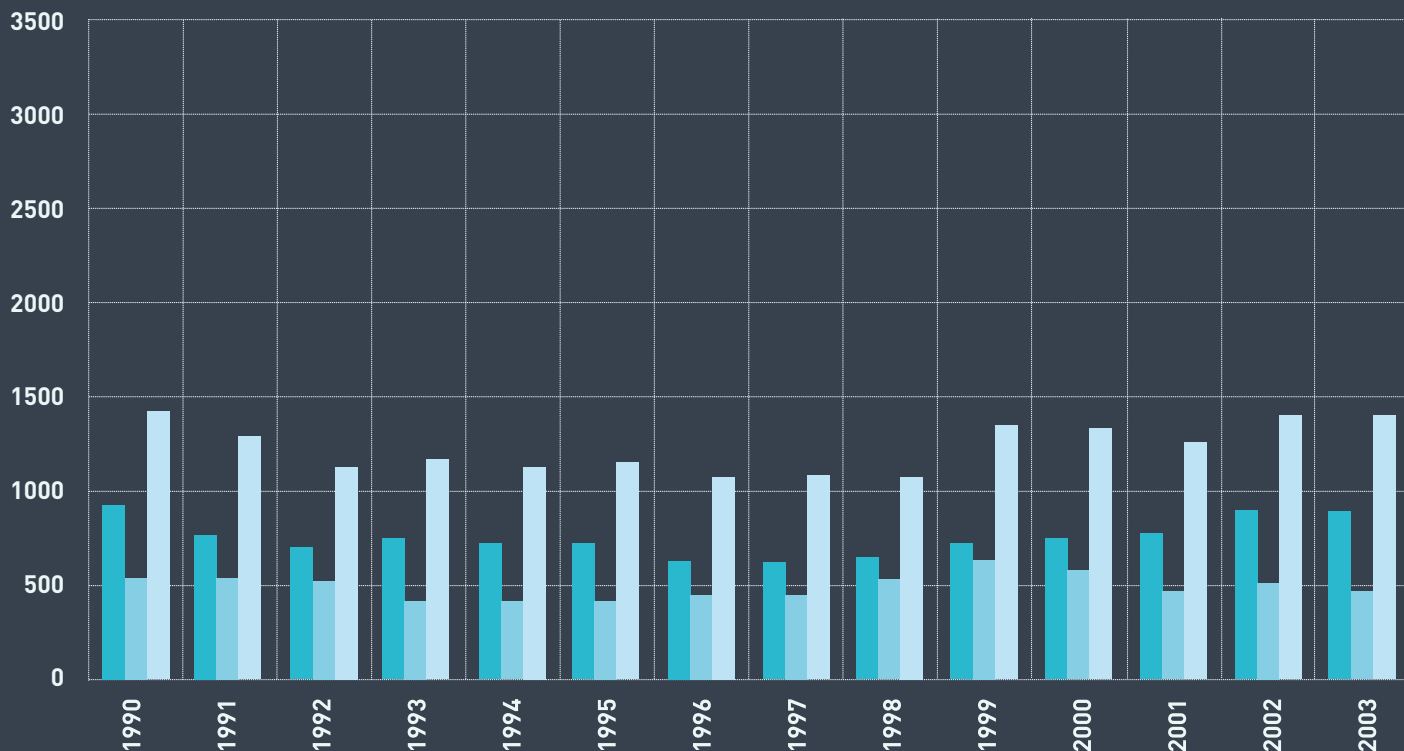
Inntekter 2014

MNOK (2014)



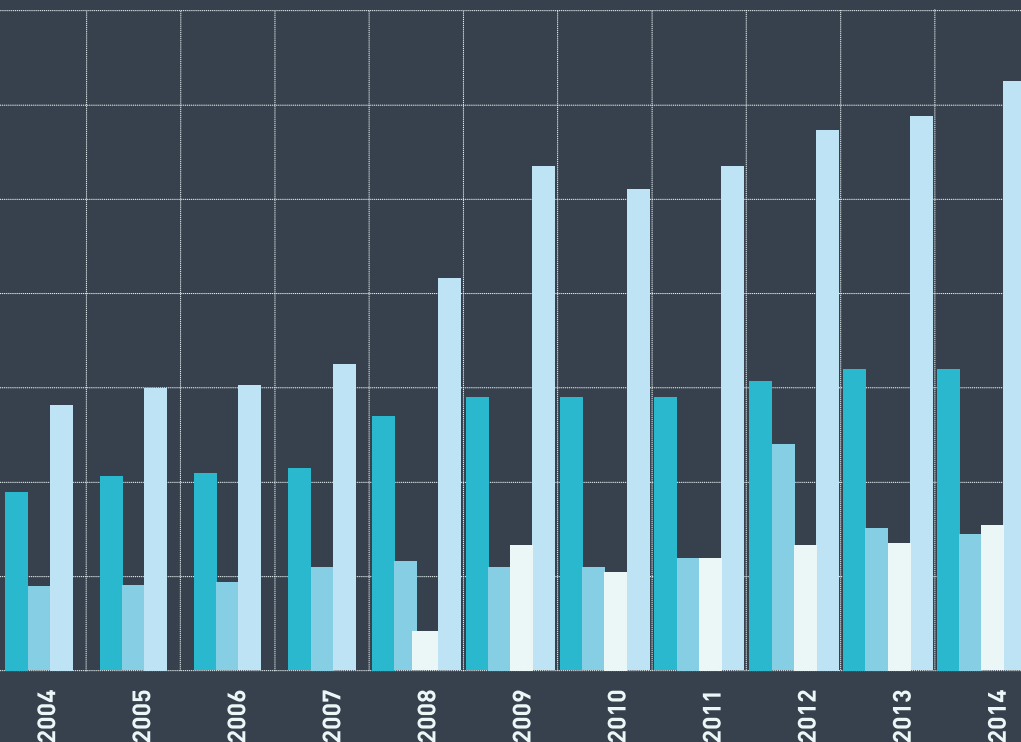
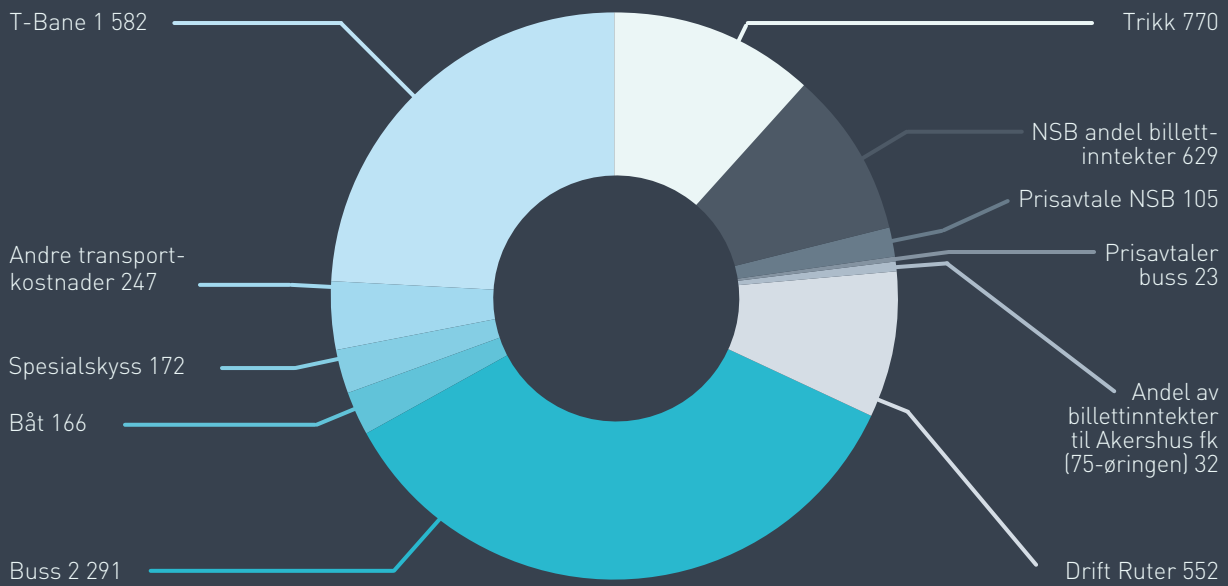
Tilskuddsutvikling

MNOK (2014)



Kostnader 2014

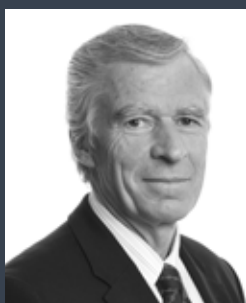
MNOK (2014)



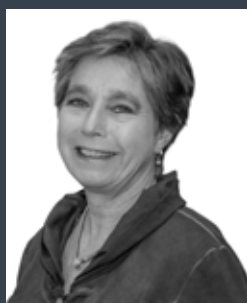
Utvikling i tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus siden 1990, eksklusiv statlig tjenestekjøp hos NSB. Fra 2008 har bompengemidler gjennom Oslopakke 3 også gått til drift, og hatt en avgjørende betydning for kapasitets- og kvalitetsløft de senere årene.

■ Oslo kommune
■ Akershus fylkeskommune
■ Andre
■ Total

Styret i Ruter



Bernt Stilluf Karlsen
Styreleder



Tone Skogen
Styrets nestleder



Geir Ledsten
Styremedlem



Anita Orlund
Styremedlem



Ane Rongen Breivega
Styremedlem



Jeannette Abell
Styremedlem



Carl Sandstad
Styremedlem



Bernt Reitan Jenssen
Adm. direktør



Styrets beretning

Ruter har også i 2014, sammen med Sporveien, NSB, buss- og båtoperatørene og Oslo Vognselskap, bidratt sterkt til å oppfylle Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes mål for kollektivtrafikken.

Ruter AS er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, etablert 1.1.2008. Oslo kommune eier 60 % og Akershus fylkeskommune 40 % av aksjene i selskapet. Samarbeidet ble bekreftet ved ny aksjonæravtale fra 1.1.2012.

Ruter AS er lokalisert i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum. Konsernet omfatter morselskapet Ruter og datterselskapene:

- Konsentra AS (selskap med hovedformål å motta bestilling, planlegge og videreformidle anropsstyrt persontransport i Ruters område).
- Norsk Reiseinformasjon AS (selskap med hovedformål å utvikle og vedlikeholde en nasjonal rutedatabase som inneholder all kollektivtransport i Norge, samt direkteruter mellom Norge og utlandet).
- Samt enkelte andre mindre selskaper.

Ruters rolle og oppgaver

Ruter skal tilrettelegge for at det kan utvikles en samordnet og mer attraktiv kollektivtransport i Oslo og Akershus, slik at kollektivtrafikkens andel av den samlede persontransport i regionen øker.

Selskapet skal sørge for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele regionen.

Selskapet planlegger, kjøper og markedsfører transporttilbudet i Oslo og Akershus basert på leveranseavtaler som er inngått med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

«Ruter» er på kort tid etablert som et sterkt merkenavn, med høy kjennskap hos befolkningen i regionen. Ved at Ruter er den ansvarlige i all kundekommunikasjon tilknyttet buss, T-bane, trikk og båt i hele regionen, gis innbyggerne et enhetlig informasjonssystem å forholde seg til.

I togtrafikken samarbeider Ruter med NSB innenfor en ramme hvor det er Ruters priser og billetter som gjelder. Ruter betaler tilskudd til NSB for å kompensere at Ruters priser er lavere enn de NSB-prisene som ellers gjelder.

Ruter organiserer buss- og båttilbudet i regionen gjennom konkurranseutsatte anbud og kontrakter med ulike busselskaper og båtoperatører.

Operatøren for trikk og T-bane er Sporveien Oslo AS, et selskap eid av Oslo kommune. Kontraktsfor-



holdet mellom Ruter og Sporveien reguleres av en rammeavtale basert på lite detaljstyring, men tett oppfølging mellom partene med sikte på å realisere felles og omforente mål for kvalitet og effektivitet i kollektivtrafikken. Avtalens suksess er basert på at det er mulig å etablere langsiktige og forutsigbare rammer for offentlig tjenestekjøp. Sporveien Oslo AS har levert iht. avtalens måleparameter i 2014, og er en viktig samarbeidspartner for resultatene som skapes i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Ruters ansvar omfatter også å planlegge for, prioritere og anbefale hvilke investeringer innen kollektivtrafikken i regionen som bør gjennomføres. Det er betydelige langsiktige investeringsutfordringer knyttet til den veksten i kollektivtrafikken som det legges opp til fra eierne side. Utfordringene er ikke bare knyttet til hvordan beløpene som skal brukes på investeringer skal skaffes til veie, men også selve tempoet i planleggings- og beslutningsfasen.

Pengestrømmen til den kollektivtrafikken som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for, går i hovedsak gjennom selskapet. Gitt de ulike prosesser som er etablert for finansiering av kollektivtrafikken (tilskudd fra eierne, Oslopakke 3-midler, Belønningsordningen med mer) og de nye prosesser som synes å bli etablert knyttet til «Bymiljøavtaler» for store investeringsprosjekter, er det etter hvert svært vanskelig å få en samlet oversikt over pengebruken i kollektivtrafikken og prioriteringene mellom drift og investeringer, og ulike investeringer sett i forhold til hverandre. Denne prioriteringsutfordringen blir ikke mindre dersom en også trekker inn de betydelige investeringer i jernbane som skal gjøres både i og utenfor regionen de nærmeste årene.

Ruters suksess er bare mulig i konstruktivt samspill med operatører og andre leverandører. Styret registrerer, og setter pris på, innsatsen hele kollektivtrafikkfamilien har bidratt med også i 2014. I fellesskap har vi også i 2014 nådd historisk høye resultater for antall reiser, markedsandel og i tilfredshet hos befolkningen og kundene. Fellesskapet står imidlertid overfor utfordringer knyttet til «neste generasjonsløsninger» både når det gjelder nye T-banestrekninger, nytt trikkemateriell, nye bussanlegg, nye bussterminaler og «nullvisjonen» når det gjelder utslipp av klimagasser.

Markedsresultat

Den gledelige trafikkveksten fortsatte også i 2014, med 319 millioner reiser og en vekst på 3,4 %. Kollektivtransportens andel av motorisert transport i regionen utgjorde 32 %. I løpet av Ruters seks første år har antall reiser økt med 91 millioner, eller 40 %. Mens hver fjerde motoriserte reise var kollektiv i 2007, gjaldt det hver tredje i 2014.

Et overordnet mål for så vel Ruters eiere som for statlige myndigheter er at kollektivtrafikken i et storbyområde som Oslo skal ta veksten i persontrafikken. I 2013 ble dette konkretisert ved mål om nullvekst i personbiltrafikken gjennom bomstasjonene i avtalen om belønningsmidler, som ble inngått mellom Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Avtalen tilfører regionen MNOK 1 020 fordelt over fire år til fortsatt kapasitetsøkning i trafikktilbudet, og til investeringer i oppgradert trikkenett, bedre fremkommelighet og lettere tilgjengelig trafikantinformasjon.

Styret ser, og legger vekt på, at Ruter har en betydelig del av ansvaret for at målet om nullvekst i personbiltrafikken nås, selv om det også ligger

vesentlige virkemidler utenfor selskapets kontroll. Med sterk vekst i regionens befolkning er det ekstra utfordrende å unngå biltrafikkvekst. Desto mer tilfredsstillende er det å konstatere at belønningsordningens mål ble nådd også i avtalens andre år, med en nedgang på 0,6 % i biltrafikken i bomsnitene, og en vekst på 3,4 % i kollektivtrafikken.

Utvikling av trafikktilbudet

Den målrettede veksten i kollektivtrafikken de senere år har vært mulig ved en løpende tilbudsforbedring, så langt vesentlig finansiert ved økte tilskudd fra eierne og økonomiske midler fra Oslopakke 3. Det er grunn til å regne med at tilsvarende vekst i tilskuddene fra eierne ikke blir mulig de nærmeste årene. Tilsvarende vekst fra Oslopakke 3-midler vil bare være mulig dersom den andel av midlene som går til kollektivtrafikken økes ytterligere.

Styret har fortsatt å tilrettelegge for en strategi med omdisponeringer fra trafikksvake til trafikksterke områder, med bedre effektivitet gjennom økt kapasitetsutnyttelse som resultat. Endringene skjer innenfor en ramme hvor det sikres kollektiv mobilitet også i spredtbygde områder, og for mange kunder vil tilbudet være opprettholdt gjennom omstigning til tog eller annen buss. Videre utvikling av tilbudet i trafikksvake områder vil sannsynligvis bare være mulig dersom en ser all den transport som er finansiert med betydelige offentlige bidrag i sammenheng (kollektivtrafikk, TT kjøring, sykehus-transport, skoletransport med mer).

Ruter har lagt opp til omfattende samarbeidsprosesser med de kommunene som er berørt av tilbuds- endringer. De kommentarene som mottas følges opp, selv om de, naturlig nok, i det alt vesentlige kommer fra dem som rammes negativt av endringene. Kommentarene har dels hatt karakter av protest, og avveiningene kan være vanskelige. Ruter har lagt opp til, og lagt vekt på, en analytisk tilnærming, som tilsier at høyere kvalitet for de mange, av og til må gå på bekostning av de få dersom kollektivtrafikkens mål om økte markedsandeler skal nås innenfor forsvarlige og gitte økonomiske rammer. Samtidig finner styret grunn til å minne om at et mer kollektivtrafikkorientert utbyggingsmønster vil gjøre det mulig å gi et bedre tilbud til stadig flere innenfor de samme rammene. Kommunenes prioritering av utbygginger nær kollektivknutepunkter kan bli enda tydeligere. Samtidig kan Ruter og kommunene bli enda bedre til å samordne nye kollektivknutepunkter (også for buss) og innfartsparkeringer, med kommunens planlegging.

Prioriteringene i tilbudsutviklingen skjer både internt i Oslo og i Akershus og på tvers i regionen, samtidig som det må sikres sammenheng både

geografisk og i kundegrupper. Arbeidet baseres på politiske mål og føringer fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, samtidig som en er avhengig av den samlede oversikten og kompetansen og de handlingsmulighetene som Ruter har som felles selskap.

Styret legger i denne sammenhengen vekt på betydningen av en ryddig styringsmodell hvor Ruter på selvstendig og faglig grunnlag fremlegger strategiplaner for utviklingen av kollektivtrafikken i regionen. Mål og krav som Ruter skal søke å løse skal trekkes opp i overordnede plandokumenter fra politiske myndigheter. Ruter fremmer deretter forslag til prioriteringer og tiltak innen kollektivtrafikken basert på disse overordnede mål og krav. På dette grunnlag etableres det så leveranseavtaler med Ruter.

Styret setter pris på det handlingsrommet som Ruter har både til å fremme planer og forslag til tiltak, samt til å gjennomføre tiltakene. Dette har vært en vesentlig forutsetning for å kunne oppfylle de målene eierne har satt for kollektivtrafikken. Ruter har levert trafikkresultater innenfor gitte økonomiske rammer, med økt effektivitet. Samtidig ser vi at de kortsiktige, til dels smertefulle omleggingene, har vært svært godt mottatt i ettertid. I områder hvor enkeltprotestene har vært mest markerte (som i Vestområdet og på Øvre Romerike), har befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet økt sterkest. På Øvre Romerike har befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet, uavhengig av om eller hvor ofte de reiser med Ruter, økt fra 32 % til 43 % (+34 %) fra 2007 til 2014. Tilsvarende for Vestområdet er fra 47 % til 68 % (+45 %). Gjennomsnittet for hele Ruters trafikkområde er en forbedring fra 57 % til 70 %. Her er det for øvrig en tydelig og naturlig forskjell mellom Oslo med 80 % tilfredshet i befolkningen, og Akershus med 58 %. Det skyldes selvfølgelig at tilbudet vil måtte være bedre i tettbygde enn i mer spredtbygde områder.

Finansiering av videre tilbudsutvikling

Så langt er det styrkingen av kapasitet og frekvens som har vært nødvendig for markedssuksessen, og som har vært finansiert primært gjennom Oslopakke 3 og ved omdisponering av ressursene. For årene 2013-2016 har belønningsordningen kommet inn og i hovedsak styrket by- og regionbusstilbudet. Effektiviseringsplanen i Sporveien skal også gi bidrag. Med markedsmål som tilsier gjennomsnittlig 4-5 % vekst, er det imidlertid nødvendig å se i bredden etter flere finansieringskilder, også i et langsiktig perspektiv. Brukerne av kollektivtrafikken har år for år møtt prisøkninger som i hovedsak har tilsvert inflasjonsutviklingen.

Videre økning av finansieringen av kollektivtrafik-

ken vil måtte basere seg på å hente ressurser fra en rekke ulike kilder:

- a) Brukerne av kollektivtrafikken vil måtte belage seg på å betale mer, enten ved mindre gunstige rabattordninger/omfang av rabatter, større andel betalende brukere eller høyere priser.
- b) Alle ledd i kollektivtrafikken må gjennom effektiviseringstiltak bidra til mer kollektivtrafikk for pengene.
- c) Plan- og beslutningsprosesser må vesentlig forbedres og gjennomføres vesentlig raskere.
- d) Staten må bidra med investeringsmidler til flere infrastrukturprosjekter enn det legges til rette for i dag.
- e) Oslopakke 3 må anvende en relativt høyere andel av sine inntekter til kollektivformål.
- f) Oslo kommune og Akershus fylkeskommune må vurdere om de målene som er satt for Ruters trafikkvekst og markedsandel, bør medføre et tilskudd som korrigeres for så vel inflasjon som befolkningsøkning.

Økonomisk resultat

Ruter har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. En omsetning i 2014 på MNOK 6 606 i morselskapet ga et resultat på MNOK 66,5. Resultatet i konsernet er MNOK 69,1.

Trafikanten As ble innfusjonert i Ruter i 2014 og Ruter har overtatt eierandeler i selskapene Norsk Reiseinformasjon AS og Oslo og Akershus Trafikk-service AS, hhv. 100 % og 71,4 %.

Ruters samlede driftsinntekter var MNOK 6 606, opp fra MNOK 5 768 i 2013 (+14,5 %). Av økningen utgjør om lag MNOK 400 Oslo kommune sin andel av vognleie for trikke- og T-banevogner, der pengestrømmen nå i sin helhet går gjennom Ruter. Økningen gav i tillegg rom for produksjons- og trafikkvekst, men rommer også spesielle prosjekter og utredninger med ekstern, øremerket finansiering.

Billettinntektene var på MNOK 3 274 (+7,7 %). Salg av tjenester til Oslo kommune (tilskudd fra Oslo Kommune) utgjorde MNOK 1 608. Salg av tjenester til Akershus fylkeskommune (tilskudd fra Akershus) utgjorde MNOK 741. Driftsdelen av Oslopakke 3, fra bompengainntekter, og den statlige belønningsordningen bidro med inntekter på MNOK 767.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierte 35,6 % av kollektivtrafikken i regionen i 2014. Inklusive driftsdelen av Oslopakke 3 og den statlige belønningsordningen ble ca. 47,2 % av kollektivtrafikken i regionen finansiert gjennom tilskudd.

De store utslagene i gjeldende prisavtale med NSB gjorde det nødvendig for styret å følge billettinntektsutviklingen med særlig oppmerksomhet også i 2014. I samsvar med målene for rolledelingen mellom tog og buss, gjennomførte Ruter store omlegginger av busstilbudet i slutten av 2012, noe som fikk full virkning i 2013. Dette skapte stor trafikkvekst for tog, og ga NSB vesentlig større inntekter fra Ruter enn forventet. Denne utviklingen fortsatte i 2014. Omleggingen har dermed vært vellykket ut fra omforente kollektivtrafikkpolitiske mål, men skapte kostnadmessige utfordringer for Ruter. Ruter har derfor gjort det klart at gjeldende avtale med NSB ikke kan videreføres i sin nåværende form. Partene arbeider med sikte på en ny avtalestruktur.

Omsetningen i pris- og billettavtalen med NSB var i 2014 på MNOK 734, hvorav MNOK 105 var tilskudd for å dekke prisdifferanser mellom Ruterbilletter og de billettprisene som ellers gjelder hos NSB. Budsjettmessig er det tatt høyde for inntektsnivået til NSB i 2014, men området er fortsatt en utfordrende kostnadspost for Ruter, der felles innsats for kollektivtrafikkens suksess gir en økonomisk nedside for selskapet. Endelig NSB-oppgjør vil skje senere når trafikktegninger- og undersøkelser høsten 2014 er ferdigstilt.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 6 568, og for konsernet MNOK 6 574. Hos morselskapet utgjør MNOK 6 011 kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. Ruter betalte MNOK 2 291 for bussdriften, MNOK 1 582 for T-bane, MNOK 770 for trikk, MNOK 166 for båt og MNOK 172 for spesialskysse skole.

Likviditet og kontantstrøm

Likviditetsbeholdningen i morselskapet var på MNOK 1 556 per 31.12.2014. Samlet netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i selskapet var på MNOK 394. Årets resultat var på MNOK 66,5. Selskapet har ikke tatt opp langsiktige lån i 2014. Det ble innbetalt MNOK 21 på lån i Kommunalbanken og Nordea.

Balansen

Totalkapitalen i morselskapet var ved utgangen av året på MNOK 1 960 og på MNOK 2 009 i konsernet. Egenkapitalandelen i morselskapet utgjorde 11,1 % i 2014 mot 12,0 % i 2013. Nedgangen i egenkapitalandel skyldes i hovedsak at estimatavviket knyttet til pensjoner, som medførte økte avsetninger på MNOK 38,7 i Ruter As og MNOK 48,3 i konsernet i sin helhet, er ført direkte mot egenkapitalen. Den kortsiktige gjelden i Ruter As var på MNOK 1 418, og i konsernet MNOK 1 426.

I 2014 er det gjennomført en nedskrivning av varige

driftsmidler og immaterielle eiendeler knyttet til Ruters billettsystem utgjørende MNOK 56,4. Dette gjelder i hovedsak Thalesutstyr, og relaterer seg til igangsatte prosjekter for å skifte ut utdatert teknologi på buss og trikk i Oslo.

Finansiell risiko og incentiver

Ruter har etablert incentivavtaler med operatører i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Én av avtalene er fremforhandlet rammeavtale med konsernet Sporveien Oslo AS. De andre avtalene er ledd i anbudskontrakter på buss. Hensikten med insitament-sordningen er å øke tilfredsheten blant de reisende, og derigjennom øke antall reiser. Det ligger også insitamenter i kvalitetsfremmende retning for den ikke konkurranseutsatte avtalen med Sporveien om T-bane og trikk. I kjørekontraktene med bussoperatørene ligger det finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, ulike indikatorer, rente og diesel. Ruter er kontraktforpliktet til å justere godtgjørelsen i henhold til endringer i disse indeksene.

Ruter har rentebærende gjeld og samtidig en stor kontantbeholdning, og er følgelig eksponert for endringer i rentenivået. Selskapet er også, til en viss grad, eksponert for endringer i valutakurser gjennom innkjøp.

Ruter har inntektsfordelings- og prisavtale med NSB. Avtalen er basert på tellinger av kundenes reiser hverdager i oktober hvert år, samt intervjuer om reisemønstre i samme måned. Disse tellingene og intervjuene er avgjørende for fordelingen av inntektene mellom selskapene, og endringer i reisemønstret, basert på relativt usikre data, kan få store konsekvenser for resultatet.

Pensjonsforpliktelse

Ruter As

Planendringen knyttet til levealdersjusteringen er regnskapsført retrospektivt ved at effekten av endringen er innregnet i inngående balanse i sammenligningstallene. Effekten på regnskapstallene for Ruter As for 2013 består av redusert pensjonsforpliktelse på MNOK 11,4. Effekten vedrørende Trafikanten er hensyntatt i Ruters regnskap for 2014 med MNOK 3,4. Planendringen har også medført en reduksjon i pensjonskostnaden for 2013 på MNOK 2,0. Justering i estimatavvik for 2013 øker pensjonsforpliktelsen med MNOK 3,5, og er ført direkte mot egenkapitalen 31.12.2013.

Planendringen knyttet til nye regler for uførepensjon er i sin helhet tatt som en kostnadsreduksjon med MNOK 7,3 i regnskapet for 2014.

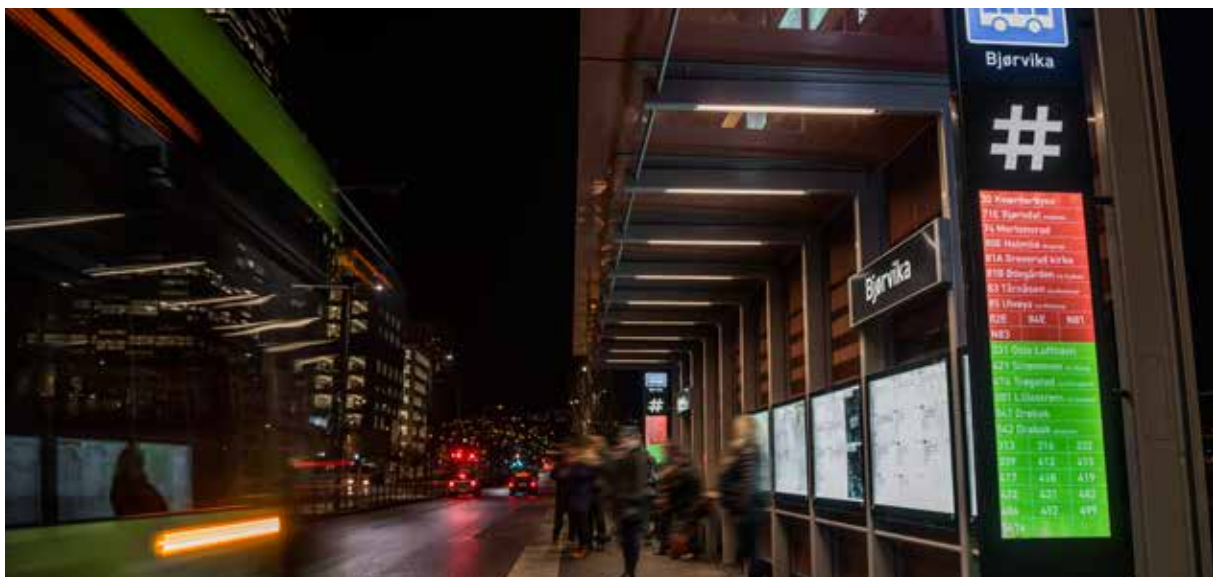
Konsern

Planendringen knyttet til levealdersjusteringen er regnskapsført retrospektivt ved at effekten av endringen er innregnet i inngående balanse i sammenligningstallene. Effekten på regnskapstallene for Ruter konsernet for 2013 består av redusert pensjonsforpliktelse på MNOK 16,3. Planendringen har også medført en reduksjon i pensjonskostnaden for 2013 på MNOK 2,2. Justering i estimatavvik for 2013 øker pensjonsforpliktelsen med MNOK 3,8, og er ført direkte mot egenkapitalen 31.12.2013.

Planendringen knyttet til nye regler for uførepensjon er i sin helhet tatt som en kostnadsreduksjon med MNOK 8,0 i regnskapet for 2014.

Disponering av overskudd i Ruter As

Styret foreslår å disponere årets overskudd på MNOK 66,5 mot annen egenkapital. Estimatavvik knyttet til pensjon reduserer egenkapitalen i Ruter



As med MNOK 38,7. Selskapets egenkapital er MNOK 218,4 i 2014. Konsernets egenkapital er MNOK 244,7.

Forutsetning om fortsatt drift

Styret bekrefter, i samsvar med regnskapslovens § 3-3, at årsregnskapet er utarbeidet på grunnlag av forutsetningen om fortsatt drift.

Arbeidsmiljø

Ruter har en avtale med Stamina Helse om kartlegging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare. Det er i 2014 foretatt en undersøkelse med fokus på hva som fremmer nærvær i Ruter. I tillegg er den årlige medarbeiderundersøkelsen gjennomført. Begge undersøkelsene blir fulgt opp i organisasjonen. Det er i 2014 avholdt allmøter, gjennomført førstehjelpskurs, vernerunder og avviklet 6 møter i arbeidsmiljøutvalget.

Ruter har uførekapitalforsikring hos KLP og helseforsikring hos Storebrand. Helseforsikringen sikrer at de ansatte raskt kan komme til spesialist, fysioterapeut og kiropraktor. Dette gir raskere tilbakeføring etter sykefravær. Det har ikke vært personsaker i Ruter i 2014. Sykefraværet har hatt en positiv utvikling året sett under ett, og fravær ved utgangen av 2014 var 6,53 %. Av dette var 2,7 % korttidsfravær.

Personale og likestilling

Ved utgangen av året hadde Ruter 244 ansatte, totalt 224,2 årsverk fordelt på 134 kvinner og 110 menn. Kvinneandelen var på 54,9 %. Ledergruppen besto av 4 menn og 4 kvinner. Trafikanten AS ble innfusjonert fra 1.1.2014. Medregnet 25 ansatte i datterselskaper, som arbeider med blant annet bestillingstransport mv, hadde konsernet i alt 269 ansatte. Ruters retningslinjer fastslår at det ikke skal forekomme kjønnsmessig forskjellsbehandling i saker som for eksempel lønn, avansement og rekruttering. Ruter legger til rette for tiltak som permisjon og redusert arbeidstid for småbarnsfamilier. Diskrimineringslovens formål er å fremme likestilling, og sikre like muligheter og rettigheter for å hindre diskriminering på grunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn. Innenfor aktiviteter i Ruter som rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering, fremmes lovens formål. Disse elementene legges det også vekt på i selskapets personalhåndbok.

Arbeidstakere over 60 år tilbys forskjellige seniortiltak. I 2014 var det 15 arbeidstakere som benyttet seg av disse ordningene.

Ruter har videreført avtalen som IA-bedrift. Avtalen forplikter bl.a. til å drive forebyggende HMS-arbeid og tilrettelegge for at færre ansatte får sykefravær. Avtalen skal også sikre at sykmeldte lettere og raskere kommer tilbake i arbeid.

Ytre miljø

Ruter påvirker det ytre miljøet primært gjennom kollektivtrafikkens andel av motorisert transport i regionen. Gjennom å tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport, bidrar Ruter til redusert personbilbruk og et pulserende hovedstadsområde som ikke er preget av bilkøer og forurensning.

Ruter arbeider også med å redusere kollektivtransportens miljøbelastning. 55 % av kollektivreisene skjer med elektrisk drevne T-baner, trikker og lokaltog med svært lav miljøpåvirkning. All skinnegående kollektivtransport i hovedstadsregionen bruker fornybar elektrisk energi med opprinnelsesgaranti. 19 % av bussenes energiforbruk kom fra fornybare kilder i 2014. Siden 2007 er bussenes utslipp av fossilt CO₂ redusert med 38 % per person-kilometer. For NO_x er tilsvarende reduksjon 75 %.

Fremtidsutsikter

Ruter har så langt levert i samsvar med de målene og forventningene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har trukket opp for kollektivtrafikken, og innenfor de økonomiske rammene som er gitt. Siden 2007 har antall kollektivreiser økt med 40 %.

Fortsatt markedssuksess i en region i sterk vekst byr på spesielle utfordringer for en virksomhet hvor offentlige tilskudd utgjør en vesentlig del av inntektene, og hvor kostnadsøkninger ikke uten videre kan gjenspeiles i prisene. Samtidig er vi avhengig av en målrettet, effektiv organisering for å utnytte effektiviseringspotensialet og tilby kundene et attraktivt sømløst nettverk å reise i.

Det er fortsatt organisasjonsutfordringer både mellom aktørene i kollektivtrafikken og overfor infrastrukturforvalterne. Kollektivtrafikken trenger en infrastruktur med økt kapasitet og bedre fremkommelighet og som følger opp arealbruksutviklingen. For at infrastrukturinvesteringene skal treffe behovene og svare på de kravene som et markeds- og kunderettet trafikktilbud stiller, er det nødvendig at Ruter har en tydelig rolle i prioriteringene av arealbruk og infrastrukturinvestering i Oslo og Akershus. Styret ønsker blant annet at Ruter skal kunne gi gode og relevante kollektivtrafikkfaglige råd inn i de politiske beslutningsprosessene for infrastrukturutbygging.

Målrettet effekt av infrastrukturinvesteringene krever imidlertid prosesser som sikrer at de



markedsansvarlige, som Ruter, står mer sentralt i prioriteringsprosessene enn i dag.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i flere sammenhenger reist spørsmålet om lokalt tjenestekjøp av lokale togtjenester for å sikre et optimalt samspill mellom tog og øvrig kollektivtrafikk. Ruter har i 2013 og vinteren 2014, skissert alternative modeller for hvordan en slik samordning ut fra markeds- og kundehensyn og med et åpenbart effektiviseringspotensial skal kunne skje. Styret vil uttrykke håp om at statlige og lokale myndigheter i løpet av det kommende året vil kunne få utredet, og konkretisert, en slik modell som et viktig bidrag i arbeidet for å få mer kollektivtrafikk for pengene.

Samtidig er styret opptatt av at det legges til rette for et stadig tettere praktisk samarbeid om sømløse tilbud mellom de kollektivtrafikkansvarlige organene i det sentrale østlandsområdet. Dette vil ikke minst være nyttig for å få fullgod effekt av et lokalt kjøp av lokaltogtjenester som omfatter seks fylker.

Ruter trenger, og har fått, et handlingsrom som er nødvendig for å lykkes med det oppdraget eierne har gitt. Fortsatt suksess i et målrettet arbeid er avhengig av at vi løpende bearbeider modellen for politisk styring gjennom overordnede planer og leveranseavtaler og det mandatet Ruters styre må ha for operativt og langsiktig rasjonelt å kunne betjene marked og kunder.

Takk for målrettet innsats

Styret ønsker å takke administrasjonen for målrettet og resultatgivende samarbeid i 2014. Takken går videre til operatører og leverandører for konstruktiv innsats. Ruters gode resultater har vært mulig ved samspill i kollektivtrafikkfamilien innenfor rammen av den felles visjonen.

Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg.

Oslo, 24. mars 2015

Bernt Stilluf Karlsen
Styreleder

Tone Skogen
Styrets nestleder

Geir Ledsten
Styremedlem

Anita Orlund
Styremedlem

Ane Rongen Breivega
Styremedlem

Jeannette Abell
Styremedlem

Carl Sandstad
Styremedlem

Bernt Reitan Jenssen
Adm. direktør

Eierstyring og selskapsledelse i Ruter As

Ruter arbeider for at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i den regionale persontrafikken. God eierstyring og selskapsledelse skal bidra til å redusere risiko, sikre en bærekraftig verdiskapning og utvikle et stadig bedre kollektivtrafikktilbud i Oslo og Akershus.

Styret i Ruter As utarbeider årlig en redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, med utgangspunkt i «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse», sist endret 30. oktober 2014. Redegjørelsen tas inn som en del av Ruters årsrapport.

I de 15 punktene under gjøres det rede for hvordan Ruter følger opp anbefalingen, som er utarbeidet av Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse (NUES). For punkter der det er avvik er årsaken til dette beskrevet, samt gitt en beskrivelse av hvordan Ruter har innrettet seg.

Til grunn for redegjørelsen legges også eiernes, Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes, prinsipper for eierstyring, beskrevet i byrådssak 273/11: "Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring av aksjeselskaper", og fylkestingssak 55/13 «Overordnede prinsipper for eierstyring». Oslo kommune har 60 % av aksjene og Akershus fylkeskommune har 40 % av aksjene.

Siden aksjene ikke er gjenstand for regelmessig omsetning, og Ruter ikke skal arbeide for økonomisk vinning, er enkelte deler av anbefalingen ikke aktuell for Ruter. Dette gjelder bl.a. omtalen av utbytte, omsettelighet av aksjer og selskapsovertakelse.

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som eiere fastsetter mål og rammer for selskapets virksomhet gjennom vedtekter, eierstrategi og beslutninger på generalforsamlingen. Styrets ansvar er å virkeliggjøre eiernes mål med selskapet ved å forvalte og organisere selskapets ressurser på en optimal måte og føre tilsyn med daglig ledelse og drift.

I motsetning til tradisjonelle bedrifter har ikke Ruter til formål å skaffe eierne økonomisk vinning. Ruter er kompetanseorganet for kollektivtrafikken og skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. Som aksjeselskap er Ruter ansvarlig for å drive i økonomisk balanse, noe som gjøres ved å følge trafikk-, inntekts- og kostnadsutviklingen og tilpasse tjenestetilbudet etter dette. Ruters visjon, utarbeidet i samarbeid med, og gjeldene for, selskapene i kollektivtrafikkfamilien i Oslo og Akershus, er: «Sammen gjør vi kollektivtrafikken til



et naturlig førstevalg». En slik visjon forutsetter god eierstyring og selskapsledelse. Visjonen inneholder formuleringen «sammen» som et viktig signal om samspillet for å utvikle kollektivtrafikken til beste for kundene, i denne sammenheng mellom eierne, styret og ledelsen, og videre med de ansatte og selskapets interesser.

Ruters verdier er definert som pålitelig, åpen og nytenkende. Disse skal være med på å bygge felles kultur og verdigrunnlag, og de skal være en rettesnor for alle beslutninger og handlinger i selskapet. Som leverandør av kollektivtjenester i Oslo og Akershus plikter Ruter, og dermed den enkelte ansatte, å ta hensyn til våre kunder og eiere, og ha hovedfokus på at det er kundene Ruter er til for.

Etisk regelverk Ruters etiske regler omhandler regler om bl.a. habilitet, forretningsetiske forhold, gaver og andre fordeler og varslingsrutiner. Det er utarbeidet en veileder til de etiske reglene. De etiske reglene gjelder alle Ruters ansatte og ansatte i Ruters datterselskaper, samt styrets medlemmer. Det er også utarbeidet handlingsregler for Ruters leverandører som gir klare signaler om hvilke forventninger Ruter bl.a. har til leverandørenes verdier og opptreden overfor Ruter og leverandørenes egne ansatte.

Virksomhet

Om selskapet Ruter As ble etablert som felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 01.01.2008. Selskapet overtok samtidig funksjonene til AS Oslo Sporveier (Sporveien) og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s (SL). Oslo kommune eier 60 % og Akershus fylkeskommune 40 % av aksjene i Ruter As. Ruter As er lokalisert i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum.

Konsernet omfatter morselskapet Ruter og datterselskapene Konsentra AS, Norsk Reiseinformasjon, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS. De to sistnevnte selskapene er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker. Trafikan-ten AS, som tidligere var et datterselskap, ble fusjonert inn i Ruter med virkning fra 01.01.2014.

Selskapets virksomhet I Ruters vedtekter § 3 er selskapets virksomhet beskrevet som følger: *“Selskapets virksomhet er å legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedsstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen. Selskapet skal planlegge, administrere, kjøpe og markedsføre transporttilbudet i Oslo kommune og Akershus fylke og kjøpe kollektive transporttjenester med grunnlag i bevilgninger fra Oslo kommune og*



Akershus fylkeskommune. Selskapet kan også drive ruteopplysningstjenester og markedsføring, informasjon og produktutvikling knyttet til slike tjenester. Selskapet kan i tillegg drive virksomhet som er tilknyttet eller støtter kjernevirksomheten.”

Ruters forretningsidé er: ”Ruter tilbyr attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skaper et pulserende hovedstadsområde”. Dette innebærer blant annet at Ruters arbeid med miljøspørsmål skal skje systematisk og dekke hele verdikjeden. Ruter ble miljøsertifisert i henhold til ISO 14001 i 2013.

System for målstyring Kollektivtraffikkfamiliens visjon, samt de overordnede målene, skal angi retning for Ruters strategier, handlingsplaner og aktiviteter, og skal samtidig være gjenkjennbart for den enkelte medarbeider gjennom mål, oppgaver og tiltak i rolleprofil og medarbeidersamtaler:

- fornøyde kunder
- sterk markedsposisjon
- attraktive arbeidsplasser
- effektiv og bærekraftig ressursbruk

De overordnede målene, sammen med tilhørende kritiske suksessfaktorer og styringsindikatorer, skal benyttes til å sette resultatmål, og følge opp måloppnåelse for selskapet.

Målet for kollektivtransporten i Oslo og Akershus er endret til å være: kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i den regionale persontrafikken, noe som vil gjenspeile seg i Ruters neste strategiske kollektivtrafikkplan, K2016. Som en følge av dette pågår det nå en revisjon av Ruters målhierarki.

Årlige leveranseavtaler Ruters eiere, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, har flere roller overfor selskapet, henholdsvis som eiere og tilskuddsytere. Som tilskuddsytere inngår Oslo kommune og Akershus fylkeskommune årlig hver sin leveranseavtale med Ruter, som regulerer samarbeidsformen mellom partene. Avtalene angir overordnede mål og prinsipper for kjøp av tjenester og tilskudd til persontransport, og beskriver partenes gjensidige forpliktelser og rettigheter vedrørende leveranser og årlig godtgjøring. Leveranseavtalen gir dermed føringer for hvilke utredninger, prosjekter og andre leveranser Ruter skal prioritere.

Arbeidsmiljø Ruter skal sikre et godt og trygt arbeidsmiljø for sine ansatte. Ansvar for helse, miljø og sikkerhet på alle nivå i organisasjonen er derfor beskrevet i Ruters personhåndbok. Det er også satt ned et arbeidsmiljøutvalg, som er et frittstående, besluttsende og rådgivende organ som har som sin hovedoppgave å medvirke til et fullt forsvarlig arbeidsmiljø i virksomheten. Som en del av arbeidsgivers ansvar ligger blant annet utarbeidelse av rutiner og retningslinjer for å sikre egen drift, egne ansatte og eget nærmiljø mot ulykker.

Som arbeidsgiver er Ruter opptatt av likestilling av de ansatte innen aktiviteter som rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering (jfr. Diskrimineringsloven).

Ruter er en IA-bedrift. Avtalen forplikter blant annet til å drive forebyggende HMS-arbeid og tilrettelegge for at færre ansatte får sykefravær. Avtalen skal også sikre at sykmeldte raskere kommer tilbake i arbeid.

Selskapskapital og utbytte

Egenkapital Egenkapitalen i Ruter As består av en aksjekapital på kr. 120 000,- (1200 aksjer á kr. 100,-), et overkursfond på kr. 187.483.910, annen innskutt egenkapital på kr. 816.420 og annen egenkapital på kr. 30.023.045.

Total egenkapital pr. 31.12.2014 var 218 millioner kroner, mens den markedsrelaterte delen av inntektene, totale billettinntekter var 3.274 millioner kroner. Egenkapitalen utgjør dermed 6,7 % av billettinntektene. Dette viser at selv en forholdsvis liten prosentmessig kundesvikt kan gi store utslag på egenkapitalen i selskapet.

Utbytte I henhold til Ruters vedtekter § 3, skal det ikke gis ut utbytte. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken.

Ruter skal drives innenfor økonomiske gitte rammer, og i utgangspunktet med et nullresultat, men slik at realverdien av egenkapitalen opprettholdes. Det årlige overskuddet overføres derfor til den frie egenkapitalen for å sikre at egenkapitalen over tid opprettholdes.

Som følge av Ruter virksomhet og offentlige eierskap vurderes NUES' anbefaling om utbyttepolitikk og kapitalforhøyelse ikke relevant for Ruter.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Likebehandling av aksjeeiere Ruter har to aksjonærer; Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, det etterstrebes å likebehandle disse i alle sammenhenger.

Det avholdes jevnlig møter mellom Ruter og eierne Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Møtene har ikke vedtaksmyndighet, men skal sikre god dialog mellom selskapet og aksjonærene om drift og utvikling av Ruter.

NUES anbefaling omkring ulike aksjeklasser og emisjon ansees ikke å være relevant for Ruter, siden aksjene ikke er omsettbare.

Transaksjoner med nærstående I henhold til punkt 3.1 i aksjonæravtalen har eierne mulighet, dersom de er enige om det, til å invitere ytterligere eiere inn i Ruter gjennom emisjon eller aksjesalg. For øvrig har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ikke adgang til å overdra sine aksjer i Ruter.

Ruter har foretatt transaksjoner med nærstående parter som en del av ordinær drift. De vesentligste transaksjonene er salg av transporttjenester til eierne, Oslo kommune og Akershus fylkes-

kommune. For mer informasjon om nærstående partner, se note 14 i regnskapet.

Fri omsettelighet

På dette punktet avviker Ruter fra NUES anbefaling. På grunn av det offentlige eierskapet ansees NUES punkt om fri omsettelighet ikke å være relevante for Ruter.

Generalforsamling

Eierne utøver sin myndighet i Ruter gjennom generalforsamlingen. Dette omfatter bindende instruksjer, vedtak og forventninger som eierne har til Ruter, og som de vil skal være bindende for selskapet.

Ruter har to eiere, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Ordinær generalforsamling avholdes årlig innen utgangen av april. Innkallingen til generalforsamlingen skjer skriftlig og sendes senest en uke før møtet avholdes. Med innkallingen angis tid og sted, samt dagsorden og møtetidspunkt for møtet. Styret skal utarbeide forslag til dagsorden i samsvar med det som er bestemt i loven og vedtektene.

Følgende saker skal alltid legges frem for generalforsamlingen:

- saker som fremkommer av Aksjelovens § 5-5
- vesentlige endringer i Ruters driftsforutsetninger, herunder vesentlig endringer i etablerte vilkår for Oslo kommune og Akershus fylkeskommunes overføring av midler, med mindre den ene eieren har påtatt seg å dekke kostnadene ved endringen (jf. aksjonæravtalen punkt 4.1)
- vesentlige endringer i styringsmekanismen mellom eierne og selskapet (jf. aksjonæravtalen punkt 3.6)

Generalforsamlingens vedtak er bindende og forplikter styret i dets videre arbeid.



Deltakelse på generalforsamlingens møter

Styreleder og daglig leder plikter å møte i generalforsamlingen – hvor de har talerett. Ved gyldig forfall skal det utpekes en stedfortreder. Andre styremedlemmer kan være til stede på generalforsamlingen.

Ekstraordinær generalforsamling Styret kan bestemme at det skal innkalles til ekstraordinær generalforsamling. Styret skal innkalle til ekstraordinær generalforsamling når revisor som reviderer selskapets årsregnskap, eller en av aksjeeiere skriftlig krever det for å få behandlet et bestemt angitt emne. Styret skal sørge for at generalforsamlingen holdes innen en måned etter at kravet er fremsatt.

Valgkomité

Ruter har vedtektsfestet at det skal være en valgkomité. I vedtektenes § 8 er valgkomitéens sammensetning og oppgaver definert som følger:

“Generalforsamlingen skal velge en valgkomité bestående av fire medlemmer hvorav en leder som også velges av generalforsamlingen. Medlemmene skal være aksjeeiere eller representanter for aksjeeiere. Tjenestetiden er to år. Tjenestetiden for to medlemmer utløper hvert år. Ved stemmelikhet har lederen dobbeltstemme. Valgkomiteen avgir innstilling til generalforsamlingen om valg av styrets aksjonærvalgte medlemmer og fastsettelse av styrets godtgjørelse. Styrets leder og administrerende direktør skal, uten å ha stemmerett, innkalles til minst et møte i valgkomiteen før valgkomiteen avgir endelig innstilling. Generalforsamlingen skal vedta retningslinjer for valgkomiteens arbeid. Generalforsamlingen fastsetter valgkomiteens godtgjørelser basert på styrets innstilling.”

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Bedriftsforsamling Etter at Trafikanten As ble fusjonert inn som en del av Ruter oversteg antall ansatte i selskapet 200 personer. Gjennom en avtale mellom selskapet og de ansatte er partene enige om at Ruter ikke skal ha bedriftsforsamling. Som en del av avtalen ble de ansattes representasjon i styret utvidet med to observatører.

Styre Ruters styre skal, i henhold til punkt 3.3 i aksjonæravtalen, bestå av fem medlemmer oppnevnt av eierne. Av disse skal Oslo kommune utpeke tre medlemmer og Akershus fylkeskommune utpeke to medlemmer. Dersom en eller begge eierne ønsker det, kan det oppnevnes et personlig varamedlem for hvert av styremedlemmene. Det skal i tillegg velges to styremedlemmer og to observatører til styret av og blant de ansatte.

Med mindre partene blir enige om noe annet skal funksjonstiden for styrets medlemmer, samt for styrets leder og nestleder, være to år.

Selskapets styremedlemmer skal ha bred samfunnsmessig og forretningsmessig erfaring, og sammensetningen av medlemmene skal kjennetegnes av kompetanse, kapasitet og mangfold.

Styrets arbeid

Styrets ansvar er å virkeliggjøre eiers mål med selskapet ved å forvalte og organisere selskapets ressurser på en optimal måte og føre tilsyn med daglig ledelse og drift.

Det er vedtatt en styreinstruks for Ruter. Styreinstruksjonen gir en oversikt over styrets funksjon, oppgaver og ansvar, og angir regler for innkalling og møtebehandling innenfor rammen av aksjeloven og selskapets vedtekter.

Instruksen fastsetter at styret, basert på de til enhver tids overordnede mål og strategier for Ruter, årlig skal utarbeide en plan for styrets arbeid. Ved utarbeidelse av ny plan evaluerer styret samtidig sitt arbeid i det foregående året. Styret avholdt 9 møter i 2014.

Styrets oppgaver Styret har det overordnede ansvaret for forvaltningen av selskapet og skal sørge for en forsvarlig organisering av virksomheten (jf. Aksjeloven § 6-12) inklusiv ansettelse og oppsigelse av daglig leder og utarbeidelse av instruks for denne.

De viktigste oppgavene til styret er definert i styreinstruksjonen, der det også er gitt retningslinjer for:

- budsjettering, planlegging og strategi
- økonomisk styring og kontroll
- rapportering til styret og generalforsamling
- finansiering og kapitalanvendelse
- styrets oppgaver overfor generalforsamlingen
- styrets forhold til datterselskapene
- styrets saksbehandling

Fullmakter I henhold til styreinstruksjonen representerer styret Ruter utad. Selskapets firma tegnes av styreleder alene eller av to styremedlemmer i fellesskap. Styret kan gi styremedlem, daglig leder eller bestemt betegnede ansatte rett til å tegne selskapets firma. Styret kan meddele prokura.

Styret har vedtatt et eget dokument som gjengir de fullmaktene som til enhver tid gjelder i Ruter. Dokumentet skiller mellom tre typer fullmakter:

- overordnede fullmakter
- økonomiske fullmakter
- personalfullmakter



Fullmaktene knyttes til hvilket nivå man befinner seg på i organisasjonen.

Kompensasjonsutvalg Ruters styre har etablert et kompensasjonsutvalg som skal bistå styret i å utarbeide vederlagsordninger for administrerende direktør.

Daglig leder. Daglig leder skal lede Ruter slik at det legges et godt grunnlag for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen. Han/hun skal sikre økonomisk balanse og trygghet for virksomhetens medarbeidere.

Nærmeste overordnede til daglig leder er selskapets styre. Utenom styremøtene rapporterer daglig leder til styrets leder.

Det er utarbeidet en egen instruks for daglig leder, denne er tatt inn som vedlegg til styreinstruksen.

Risikostyring og intern kontroll

Det er styret og daglig leder som er ansvarlig for at virksomheten, regnskapet og forvaltningen er under betryggende kontroll. Styret skal også ivareta en uavhengig kontrollfunksjon overfor administrasjonen på vegne av selskapets eiere.

Ruter arbeider aktivt for å hindre misligheter og korrupsjon, og som en del av dette iverksette

tiltak, rutiner og systemer som sikrer en forsvarlig økonomistyring og god intern kontroll i selskapet. Som innkjøpsorganisasjon skal Ruter bidra til økt verdiskapning ved å gjennomføre gode prosesser ved anskaffelser, basert på forretningsmessighet og likebehandling, og i henhold til lov om offentlige anskaffelser.

Ruter har innført en forbedret og forsterket metodikk for risikostyring og internkontroll i selskapet, tettere knyttet opp mot virksomhetsstyringen, og Ruters målhierarki.

I forkant av hvert styremøte oversender administrasjonen en mål- og risikostyringsrapport til styret. Rapporten inneholder status og resultater for Ruters overordnede styringsindikatorer, en gjennomgang av inntekter, kostnader og budsjett, samt en risikovurdering av de viktigste inntekts- og kostnadselementene. For å sikre kontinuerlig oppfølging av fokusområder, spesielt dersom negative tendenser forefinnes, knyttes det handlinger og tiltak indikatorer. Disse følges opp frem mot neste styremøte. EY avholdt i 2014 en revisjon av internkontrollen i selskapet, rapportens konklusjon var at Ruters ledelse har fokus på internkontroll, og at internkontrollen derfor vurderes til å være tilfredsstillende.

Varsling Den enkelte ansatte oppfordres til å varsle om eventuelle kritikkverdige forhold, og det er opprettet varslingsprosedyrer som angir hvordan

varsler skal behandles. Formålet med varsling-ordningen er å øke tilliten til Ruter, rydde opp i uønskede forhold og utvikle ønskede verdier og holdninger blant Ruters ansatte. En bestemmelse om varsling er inntatt i Ruters etiske regler.

Ruter har inngått avtale med en uavhengig tredjepart som bl.a. gir mulighet for anonym varsling.

Godtgjørelse til styret

Valgkomiteen avgir forslag til generalforsamlingen om fastsettelse av styrets godtgjørelse. Generalforsamlingen fastsetter godtgjørelsen til styret. Styrets leder og nestleder godtgjøres særskilt. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig.

For en oversikt over godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor henvises det til note 3 i årsregnskapet for 2014.

Godtgjørelse til ledende ansatte

Godtgjørelse til administrerende direktør Styret har etablert et kompensasjonsutvalg for fastsettelse av lønn og annen kompensasjon for administrerende direktør. Utvalget bistår styret i forberedelsen av saker, men beslutninger fattes av det samlede styret.

Kompensasjonsutvalgets sammensetning og oppgaver

Kompensasjonsutvalget består av tre styremedlemmer, to aksjonærvalgte og en ansattvalgt. I tillegg er administrasjonssjef sekretær for utvalget. Sammensetningen er med på å sikre en grundig og uavhengig behandling av godtgjørelse til administrerende direktør.

Utvalgets oppgave er å holde seg orientert om vederlagsordninger for ledende ansatte, herunder pensjonsordninger, og å bistå styret i å utarbeide vederlagsordning for administrerende direktør.

Ledende ansatte Administrerende direktør har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for Ruters øverste ledelse.

Informasjon og kommunikasjon

Ruter er omfattet av offentlighetsloven og skal dermed føre en journal etter reglene i arkivlovgivningen. Selskapets offentlige journal ligger på www.ruter.no og består av tre deler: Ruter generelt, kundesenterpost og skoleskysspost. Journalen tas ut i begynnelsen/midten av hver uke for foregående uke. Den generelle journalen legges ut på denne siden. De andre journalene (skoleskyss- og kunde-henvendelser) utleveres på forespørsel.

Kontakt med eierne Det er utarbeidet egne retningslinjer for Ruters kontakt med eierne.

Dokumentet beskriver hvordan kommunikasjonen mellom eiere og Ruter bør være, for å gi hensiktsmessig resultater for alle parter. Det blir også gjengitt hvordan eiernes styring av Ruter skal gjennomføres. Dette på en slik måte at både strategiske føringer og løpende kontakt hensyntas.

Deltakere, nivå og innhold for møteplassene er beskrevet i bl.a. aksjonæravtalen og de årlige leveranseavtalene. Ruters eiere har flere roller overfor selskapet, henholdsvis som eiere og tilskuddsyttere, og deltakere og innhold i de forskjellige møtene skal gjenspeile og ivareta de ulike rollene på en hensiktsmessig måte.

Mediesaker Når det gjelder mediesaker, samt politiske saker som behandles og vedtas i de respektive politiske organer, er det etablert faste rutiner for gjensidig varsling mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Ruter. Rutinene er beskrevet i dokumentet "Interne rutiner for varsling av mediesaker mellom Oslo kommune (MOS), Akershus fylkeskommune (AFK) og Ruter".

Annen informasjon Ruter utarbeider års- og halvårsrapporter med grunnlag i aksjelovens og regnskapslovens krav. Rapportene legges ut på Ruters hjemmeside www.ruter.no. Her legges også strategidokumenter, samt øvrige rapporter om planer, utbyggingsprosjekter og andre saker som Ruter utreder.

Selskapsovertakelse

Ruter skal eies av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og kan ikke bli overtatt av andre eiere gjennom oppkjøp. Ruter avviker dermed fra NUES' anbefaling på dette punktet (se også punkt 2.4).

Dersom aksjonæravtalen sies opp, skal eierne sørge for at Ruter blir oppløst med virkning fra det tidspunkt avtalen ikke lenger gjelder. Ved oppløsningen skal eierne i størst mulig utstrekning tilordnes de eiendeler og de rettigheter vedkommende eier tilførte Ruter ved opprettelsen av selskapet, samt tilordnes de forpliktelser som naturlig kan sies å tilhøre vedkommende.

Revisor

Ruter har en ekstern, uavhengig revisor som er valgt etter en anskaffelsesprosess med grunnlag i lov om offentlige anskaffelser.

Revisor deltar på styremøtet der årsregnskapet blir godkjent. Da gjennomføres det også et møte med styret uten administrasjonen til stede.



Resultatregnskap 2014

RUTER KONSERN			RUTER AS				
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	Noter	2014	2013	2012
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER							
Driftsinntekter							
5 407 508	5 809 632	6 617 242	Billett- og andre inntekter	1	6 605 987	5 767 540	5 326 336
5 407 508	5 809 632	6 617 242	Sum driftsinntekter		6 605 987	5 767 540	5 326 336
Driftskostnader							
4 890 213	5 310 769	5 980 601	Tjenestekjøp og rutedrift	2	6 011 442	5 371 846	4 951 169
188 998	188 658	199 906	Lønn og godtgjørelse	3	178 078	122 297	116 933
58 904	55 082	54 588	Avskrivninger	4	52 845	52 369	51 591
2 504	12 354	56 404	Nedskrivninger	4	56 404	12 354	2 504
282 430	252 009	282 060	Annen driftskostnad	5	268 854	220 137	220 629
5 423 050	5 818 872	6 573 559	Sum driftskostnader		6 567 623	5 779 003	5 342 826
-15 542	-9 240	43 683	Driftsresultat		38 364	-11 463	-16 490
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
26 410	27 886	35 484	Renteinntekter		34 252	26 742	25 127
1 015	3 240	1 302	Annen finansinntekt		1 250	2 959	650
27 425	31 126	36 786	Sum finansinntekter		35 502	29 701	25 777
Finanskostnader							
0	0	0	Nedskrivning av finansielle eiendeler		0	5 967	0
7 520	6 296	5 824	Rentekostnader		5 815	6 296	7 518
499	1 398	1 551	Annen finanskostnad		1 512	956	337
8 019	7 694	7 375	Sum finanskostnader		7 327	13 219	7 855
19 406	23 432	29 411	Netto finansposter		28 175	16 482	17 922
3 863	14 193	73 093	Ordinært resultat før skatt		66 538	5 020	1 431
760	10 311	4 004	Skatt på ordinært resultat	13	0	0	0
3 103	3 882	69 089	Årsresultat		66 538	5 020	1 431
612	26	-661	Minoritetens andel av resultatet				
OVERFØRINGER							
			Overføringer til annen egenkapital		66 538	5 020	1 431
			Disponering av overkurs / udekket tap		0	11 854	0
			Sum overføringer		66 538	16 874	1 431

Balanse 2014


RUTER KONSERN			RUTER AS				
31/12/12	31/12/13	31/12/14	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/14	31/12/13	31/12/12
			EIENDELER				
			Anleggsmidler				
8 805	5 185	3 764	Utsatt skattefordel	13	0	0	0
113 825	107 451	78 626	Andre immaterielle eiendeler	4	78 400	107 137	98 417
122 630	112 636	82 390	Sum immaterielle eiendeler		78 400	107 137	98 417
167 937	143 123	147 706	Driftsløsøre, inventar, kontorutstyr	4	144 645	136 815	161 319
167 937	143 123	147 706	Sum varige driftsmidler		144 645	136 815	161 319
396	551	3 251	Finansielle anleggsmidler	6	2 854	0	0
10	1 276	399	Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap	6	21 706	15 681	21 680
406	1 827	3 651	Sum finansielle anleggsmidler		24 561	15 681	21 680
290 973	257 586	233 747	Sum anleggsmidler		247 606	259 632	281 416
			Omløpsmidler				
75	544	563	Varelager		563	443	0
98 705	120 708	128 085	Kundefordringer	12	127 633	111 430	97 791
146 985	61 649	30 044	Andre fordringer	7, 12	28 136	64 359	136 648
245 766	182 901	158 692	Sum fordringer		156 332	176 232	234 439
961 649	1 308 312	1 616 587	Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	1 555 883	1 237 435	889 066
961 649	1 308 312	1 616 587	Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		1 555 883	1 237 435	889 066
1 207 414	1 491 212	1 775 279	Sum omløpsmidler		1 712 215	1 413 666	1 123 505
1 498 386	1 748 798	2 009 026	Sum eiendeler		1 959 821	1 673 299	1 404 921


Balanse 2014

RUTER KONSERN			RUTER AS				
31/12/12	31/12/13	31/12/14	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/14	31/12/13	31/12/12
			EGENKAPITAL OG GJELD				
			Egenkapital				
120	120	120	Aksjekapital	9	120	120	120
199 339	187 484	187 484	Overkurs	9	187 484	187 484	199 338
0	0	0	Annen innskutt egenkapital	9	816	0	0
199 459	187 604	187 604	Sum innskutt egenkapital		188 420	187 604	199 458
62 940	27 977	55 692	Annen egenkapital	9	30 023	-959	32 084
62 940	27 977	55 692	Sum opptjent egenkapital		30 023	-959	32 084
3 342	2 046	1 385	Minoritet	9			
265 741	217 627	244 681	Sum egenkapital		218 443	186 645	231 541
			Gjeld				
67 180	126 964	163 714	Pensjonsforpliktelser	10	146 992	97 608	45 367
235 080	195 888	174 625	Langsiktig gjeld	15	175 899	197 162	218 016
302 260	322 853	338 339	Sum langsiktig gjeld og forpliktelser		322 891	294 771	263 382
329 068	294 475	323 351	Leverandørgjeld		321 226	293 681	335 581
858	1 243	1 898	Betalbar skatt		0	0	0
16 194	15 673	14 810	Skyldige offentlige avgifter		13 461	8 996	8 513
584 263	896 926	1 085 947	Annen kortsiktig gjeld	11	1 083 800	889 207	565 903
930 384	1 208 317	1 426 006	Sum kortsiktig gjeld		1 418 487	1 191 884	909 998
1 498 386	1 748 798	2 009 026	SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 959 821	1 673 299	1 404 921

Oslo, 24. mars 2015



Bernt Stilluf Karlsen
 Styreleder

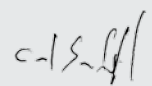

Tone Skogen
 Styrets nestleder


Geir Ledsten
 Styremedlem


Anita Orlund
 Styremedlem


Ane Rongen Breivega
 Styremedlem

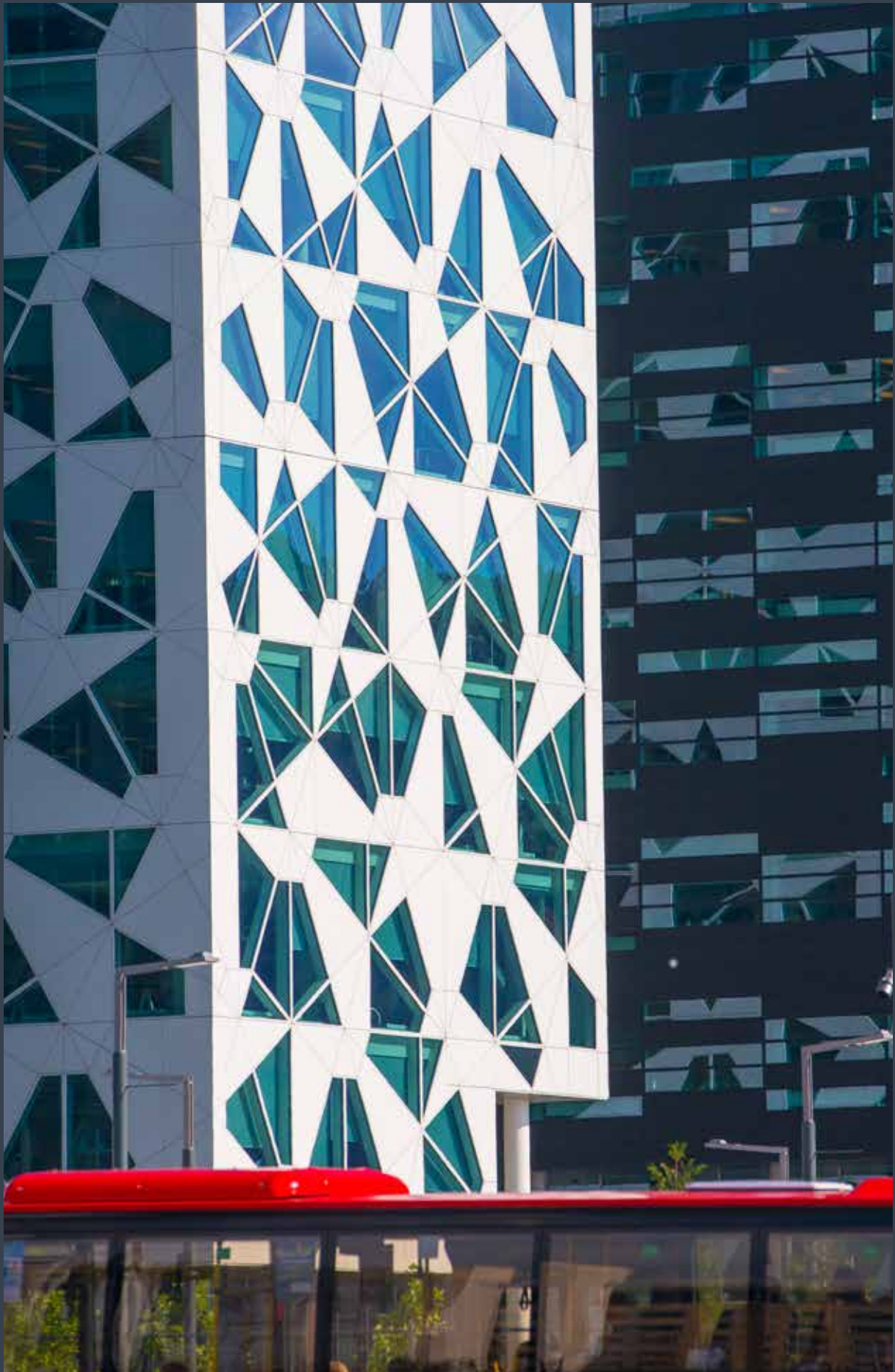

Jeannette Abell
 Styremedlem


Carl Sandstad
 Styremedlem


Bernt Reitan Jenssen
 Adm. direktør

Kontantstrømoppstilling 2014

RUTER KONSERN			RUTER AS				
31/12/12	31/12/13	31/12/14	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/14	31/12/13	31/12/12
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter							
3 864	14 193	73 095	Resultat før skattekostnad		66 538	5 020	1 431
-1 081	-349	-1 243	Periodens betalte skatt		0	0	0
4	1 875	0	Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler og aksjer			-975	4
58 904	55 082	54 588	Ordinære avskrivninger	4	52 845	52 369	51 591
9 960	12 354	56 404	Nedskrivning av anleggsmidler	4	56 404	12 354	9 960
-7 456	0	0	Reversering av tidligere nedskrivning	4	0	0	-7 456
53 895	-23 460	-7 377	Endring i kundefordringer	19	-5 311	-13 632	49 230
5 639	-32 791	28 875	Endring i leverandørgjeld	20	27 545	-41 900	18 103
5 381	3 271	-4 626	Endring i pensjonsavsetninger		-4 796	2 325	3 733
612	93	-8 555	Endring i prosjekttilskuddsmidler	11	-8 555	93	612
-20 244	380 984	207 757	Endring i andre tidsavgrensningsposter		209 678	382 386	-18 680
109 479	411 253	398 918	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		394 348	398 040	108 528
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter							
-52 993	-58 411	-88 501	Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	4	-88 291	-56 100	-52 790
0	0	0	Nedskrivning av aksjer i Trafikanten	6	0	5 967	0
2 022	462	41	Vederlag ved avgang av datterselskap		41	462	2 022
-42	-47	0	EK-innskudd resultat Trafikanten ved fusjon	9	0	0	0
		-2 183	Egenkapitalinnskudd KLP	9	-2 132		
-1 274	0	0	Investering i datterselskap		0	0	-1 274
-52 287	-57 996	-90 643	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-90 382	-49 671	-52 042
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter							
-1 459	0	0	Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	15	0	0	0
-1 459	0	0	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		0	0	0
55 733	353 257	308 276	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		303 967	348 369	56 486
28 115	-6 592	0	Likviditet fra oppkjøp/nedsalg		14 481		
877 799	961 647	1 308 312	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 01.01		1 237 435	889 066	832 580
961 647	1 308 312	1 616 588	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 31.12		1 555 883	1 237 435	889 066



Innhold noter 2014

0. Regnskapsprinsipper

Notenummer:

1. Billett- og andre inntekter
2. Tjenestekjøp og rutedrift
3. Lønn og godtgjørelse
4. Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler
5. Annen driftskostnad
6. Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap
7. Andre fordringer
8. Bankinnskudd og kontanter
9. Egenkapital
10. Pensjonsforpliktelser
11. Annen kortsiktig gjeld
12. Konsernmellomværende
13. Skatt
14. Nærstående parter
15. Langsiktig gjeld
16. Operasjonelle leieavtaler
17. Styring av finansiell risiko
18. Endringer i konsernstruktur
19. Endring i kundefordringer (underlag til kontantstrøm)
20. Endring i leverandørgjeld (underlag til kontantstrøm)

Noter 2014

REGNSKAPSPRINSIPPER

Ruter As ble etablert som administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus fra 1. januar 2008. Selskapet har ansvaret for å planlegge, bestille og markedsføre kollektivtilbudet i regionen, og er en sammenslåing av tidligere AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. Selskapet er 60 % eid av Oslo kommune og 40 % av Akershus fylkeskommune.

Årsregnskapet for Ruter As er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Alle tall er presentert i hele tusen kroner dersom ikke annet er nevnt.

Ordinære billettinntekter

Ordinære billettinntekter består av enkeltbilletter, 24-timersbilletter, 7-dagers billetter, 30-dagersbilletter, 365-dagers billetter, rufuskort, sesongbente billetter og refusjoner. Det vises til note 1.

Billettinntektene kommer i hovedsak inn gjennom seks hovedstrømmer; mobilapp, kommisjonærer, billettautomater, abonnement, internett og operatører. Periodebilletter inntektsføres iht. kundens forventede bruk mens øvrige billettinntekter inntektsføres iht. faktisk bruk.

Andre inntekter

Andre inntekter består av tilskudd fra Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, prosjektinntekter og andre inntekter. Tilskuddene gjøres opp med 1/12 hver måned og inntektsføres når de mottas.

Prosjektinntekter og øremerkede tilskudd er inntekter vesentlig knyttet til Oslopakke 3 og inntektsføres når kostnadene påløper.

Andre inntekter består i hovedsak av gebyrer, reklameinntekter og leieinntekter. Det vises til note 1.

Kjøp av transporttjenester

Kjøp av transporttjenester består i det vesentlige av kostnader til kjøring av buss, t-bane, trikk og båt. Disse kostnadsføres iht. kontrakt.

Valuta

Fordringer og gjeld, samt pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til balansedagens kurs.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal

tilbakebetales innen ett år er klassifisert som omløpsmidler, mens øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet forventes ikke å være forbigående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig og langsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringsstidspunktet.

Enkelte poster er vurdert etter andre prinsipper og redegjøres for nedenfor.

Aksjer i datterselskap

Aksjer i datterselskaper er vurdert etter kostmetoden. Aksjene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående.

Andre aksjer

Andre aksjer hvor selskapet ikke har betydelig innflytelse balanseføres til anskaffelseskost. Investeringene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringer. I tillegg gjøres det, for øvrige kundefordringer, en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Bankinnskudd, kontanter o.l.

Bankinnskudd, kontanter o.l. inkluderer kontanter, bankinnskudd og andre betalingsmidler med forfallsdato som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

Prosjektmidler

De tilskudd Ruter mottar til dekning av kostnader ved spesielle prosjekter eller investeringer, blir det året tilskuddet mottas ført som ubenyttet tilskudd og gjeld i balansen. Pådratte kostnader knyttet til mottatte tilskudd motregnes fortløpende mot gjeldsforpliktelsen i balansen.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler er vurdert til anskaffelseskost etter fradrag for avskrivninger. Driftsmidlene avskrives lineært over 3-10 år.

Pensjon

Selskapets pensjonsordning er en ytelsesplan. Ved beregning av pensjonskostnaden benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forventet sluttlønn. Planendringer amortiseres over forventet gjenværende opptjeningstid.

Beregningene er basert på forutsetninger om diskonteringsrenter, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelse fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet og frivillig avgang osv.

Ruter fører estimatavvik direkte mot egenkapital i tråd med valg i NRS 6 om å anvende IAS 19 Ytelser til ansatte. Endringer i pensjonsforpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner amortiseres over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid. Endringer i pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i og avvik mot beregningsforutsetningene (estimatendringer) føres mot egenkapitalen.

Pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi.

Stortinget vedtok endring i offentlig tjenstepensjonsordning 25. juni 2010. Innføringen av levealderjustering og endring av samordningsreglene er regnskapsmessig å anse som to planendringer. Planendringen vedrørende levealderjustering anses juridiske bindende i 2014. Når nye samordningsregler er vedtatt, vil planendringen ha skjedd og vedtakstidspunktet utgjør tidspunktet for innregning i regnskapet. Planendring knyttet til levealderjusteringen er regnskapsført retrospektivt ved at effekten av endring er innregnet i inngående balanse i sammenligningstallene. Dette er i tråd med veiledningen fra Norsk Regnskapsstiftelse. Våren 2014 ble det vedtatt nye regler for uførepensjon gjeldende fra 2015. Dette er regnskapsmessig håndtert som en planendring i 2014 i tråd med regnskapsstandarden, og er i sin helhet tatt inn som en kostnadsreduksjon i regnskapet for 2014.

Operasjonell leasing

Operasjonelle leieavtaler resultatføres som driftskostnad som fordeles systematisk over hele leieperioden.

Skatteplikt

Ruter er unntatt fra alminnelig skatteplikt etter skatteloven § 2-32, 1. ledd. Selskapet har ikke erverv som formål og deler ikke ut økonomisk overskudd til sine eiere. Effektivisering og samordning av kollektivilbudet i Oslo og Akershus er kjernevirksomheten til selskapet.

Øvrige konsernselskap er skattepliktige.

Skattekostnaden i konsernets resultatregnskap omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 27 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reverseres i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttegjort.

Kontantstrøm

Kontantstrømpoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

Fusjon

Ruter AS og Trafikanten AS ble fusjonert våren 2014, og er gjennomført med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2014. Sammenligningstall for 2012 og 2013 er ikke omarbeidet og gjelder Ruter AS.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Ruter AS og datterselskapene Konsentra AS, Trafikanten AS, AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS og Norsk Reiseinformasjon AS. Ruter har fra 2013 solgt seg ned fra 51 % til 43 % av aksjene i Interoperabilitetstjenester AS og Interoperabilitetstjenester AS er fra og med 2013 regnskapsmessig behandlet som et tilknyttet selskap. Sammenligningstallene for 2012 er ikke endret som følge av nedsalget.

Trafikanten AS er fra 2014 fusjonert inn i Ruter AS. Trafikanten AS som nå konsolideres inn i Ruter i 2014 er et nystiftet selskap som ivaretar merkenavnet.

Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at datterselskapene følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Datterselskapene balanseføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapene, som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell mer- eller mindre verdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld balanseføres som goodwill. Merverdier i konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid. Tilknyttet selskap er i konsernregnskapet presentert etter egenkapitalmetoden.

1. BILLETT- OG ANDRE INNTEKTER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
902 346	1 072 860	1 176 102	Enkeltbilletter	1 176 102	1 072 860	902 346
125 787	9 416	0	Kupongkort *	0	9 416	125 787
50 900	66 801	74 025	24-timersbilletter	74 025	66 801	50 900
82 053	94 901	104 734	7-dagersbillett	104 734	94 901	82 053
1 514 514	1 596 751	1 699 814	30-dagersbillett (alle typer)	1 699 814	1 596 751	1 514 514
46 522	49 856	55 082	Andre billettslag	55 082	49 856	46 522
10 455	6 543	9 664	Andre billettinntekter	9 664	6 543	10 455
-11 582	-10 884	-8 412	Refusjon av billetter, innbytte	-8 412	-10 884	-11 582
2 720 995	2 886 244	3 111 008	Sum ordinære billettinntekter	3 111 008	2 886 244	2 720 993
66 397	88 022	58 625	Skolekort grunnskolen	58 625	88 022	66 397
72 095	56 015	93 204	Skolekort videregående skole	93 204	56 015	72 095
-352	10 423	11 401	Skolekort Oslo	11 401	10 423	-352
138 140	154 460	163 230	Sum andre billettinntekter	163 230	154 460	138 140
1 091 040	1 152 655	1 608 288	Tilskudd Oslo kommune*	1 608 288	1 152 655	1 091 040
685 426	719 000	741 071	Tilskudd Akershus fylkeskommune	741 071	719 000	685 426
4 737	6 677	6 775	Tilskudd andre	6 775	6 677	4 737
313 500	379 572	392 937	Tilskudd Oslopakke 3 - Oslo	392 937	379 572	313 500
226 000	268 000	302 000	Tilskudd Oslopakke 3 - Akershus	302 000	268 000	226 000
		19 519	Tilskudd til utredninger Oslopakke 3	19 519		
	3 500	52 817	Tilskudd belønningsordningen Oslo	52 817	3 500	
2 320 703	2 529 404	3 123 407	Sum tilskudd og prosjektinntekter	3 123 407	2 529 404	2 320 703
55 930	66 012	70 336	Gebyrinntekter snik	70 336	66 012	55 930
0	6 726	13 459	Inntekter særavtaler	13 459	6 726	0
171 737	166 786	135 801	Leieinntekter anlegg, prosjekttilskudd, reklameinntekter, annet	124 545	124 694	90 565
227 668	239 524	219 597	Andre inntekter	208 341	197 432	146 496
5 407 508	5 809 631	6 617 242	Billett- og andre inntekter	6 605 987	5 767 540	5 326 334

* Salg og bruk av kupongkort opphørte våren 2013.

** Pengestrømmene knyttet til vognleie for trikker og T-banetrogner til Oslo Vognselskap AS er endret fra 2014.

Vognleien følger kontraktene og pengestrømmen fra Oslo kommune og Oslopakke 3 går nå i sin helhet gjennom Ruter via Sporveien Oslo AS til Oslo Vognselskap AS, og utgjorde i 2014 hhv. MNOK 415,8 og MNOK 221,1.

Innkrevning av Oslopakke-2 midler

I Oslo behandles ikke innkreving av Oslopakke-2 midler særskilt i regnskapet, men forutsettes å dekke vognleie for MX3000.

I Akershus er dette påslaget i billettprisen øremerket reinvestering i infrastrukturen, og avsettes i eget fond opprettet av Akershus fylkeskommune. For 2014 utgjør dette TNOK 31 583.

2. TJENESTEKJØP OG RUTEDRIFT

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
2 074 611	2 172 647	2 287 959	Tjenestekjøp buss	2 287 959	2 172 647	2 074 611
1 094 503	1 207 812	1 582 001	Tjenestekjøp T-bane	1 582 001	1 207 812	1 094 503
593 275	624 436	770 214	Tjenestekjøp sporvogn	770 214	624 436	593 275
141 360	146 480	165 672	Tjenestekjøp båt	165 672	146 480	141 360
151 901	157 201	166 624	Tjenestekjøp spesialskysse skole	166 624	157 748	151 901
18 808	10 934	5 733	Oppdragskjøring	5 733	2 675	0
4 074 459	4 319 511	4 978 202	Kjøp av transporttjenester	4 978 202	4 311 799	4 055 651
620 880	730 320	733 696	Takstavgifter tog	733 696	730 320	620 880
24 250	23 810	22 956	Takstavgifter buss	22 956	23 810	24 250
33 845	34 218	31 583	Brukerbetaling Oslo-pakker	31 583	34 218	33 845
678 975	788 348	788 235	Takstavgifter inkl. Oslo-pakker	788 235	788 348	678 975
91 399	147 656	152 092	Driftstilskudd, husleie anlegg, billett-kontroll og annet	182 932	214 156	168 527
45 381	55 254	62 073	Provisjoner til kommisjonærer	62 073	57 543	48 017
4 890 213	5 310 769	5 980 602	Tjenestekjøp og rutedrift	6 011 442	5 371 846	4 951 169

Operasjonelle leieavtaler	2014	2013	2012
Finansiert fra Ruter via Oslo-pakke-3 midler	221 078	162 135	86 080
Finansiert av Oslo kommune	415 905		
Total vognleie T-banevogner betalt fra Ruter AS til Sporveien Oslo AS	636 983	162 135	86 080

Endring fra 2013 til 2014 er innføring av opsjon nummer 3 MX 3000 (nye T-banevogner) og endret pengestrøm. Pengestrømmen knyttet til vognleie for trikker og T-banevogner til Oslo Vognselskap er endret fra 2014. Pengestrømmen følger kontraktene og går fra Ruter via Sporveien Oslo AS til Oslo Vognselskap AS.

3. LØNN OG GODTJØRELSE

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
129 998	134 685	146 007	Lønn	130 135	86 103	78 821
29 919	25 069	21 125	Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	18 815	16 461	20 117
22 644	22 792	25 819	Arbeidsgiveravgift	23 066	14 903	14 044
6 437	6 110	6 955	Øvrige lønns- og personalkostnader	6 062	4 830	3 951
188 999	188 656	199 906	Sum lønn og godtgjørelse	178 078	122 297	116 933

Bortsett fra vanlige lønnsforskudd er det ikke gitt lån til ansatte

240	233	249	Gjennomsnittlig antall årsverk	214	133	130
-----	-----	-----	--------------------------------	-----	-----	-----

Godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor, tall i hele kr.

1 106 204	929 384	801 438	Utbetalt styrehonorar	801 438	784 984	866 204
909 826	1 074 438	1 303 475	Avtalt honorar lovpålagt revisjon	1 065 835	466 570	487 840
107 541	106 775	14 985	Honorar for attestasjoner	14 985	106 775	107 541
289 247	46 465	109 275	Honorar for skatterådgivning	82 775	34 105	257 247
820 733	0	782 703	Honorar for andre tjenester utenfor revisjonen	782 703	0	768 420

	Lønn	Pensjonskostnad*	Annen godtgjørelse
Lønn adm. direktør	kr. 1 815 599	kr. 287 715	kr. 13 708

* Årets pensjonsopptjening

Det er ikke gitt lån eller sikkerhetsstillelser til administrerende direktør eller styrets medlemmer. Administrerende direktør har 6 mnd oppsigelsestid og rett til inntil 6 mnd etterlønn utover oppsigelsestiden. Administrerende direktør får dekket kostnader til hjemmekontor, avis, telefon og telekommunikasjon. I tillegg dekkes pensjon iht de samme reglene som for alle andre ansatte i Ruter AS (ref. note 10).

4. VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER

VARIGE DRIFTSMIDLER

RUTER AS

Tall i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogen - busser	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2014	1 279	7 188	286 754	13 086	308 307
Anskaffelseskost per 01.01.2014 Trafikanten			6 214		6 214
Tilgang kjøpte driftsmidler			64 299		64 299
Avgang solgte driftsmidler					0
Anskaffelsekost 31.12.2014	1 279	7 188	357 267	13 086	378 820
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2014	546	5 083	164 958	6 761	177 348
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2014 Trafikanten			4 412		4 412
Akkumulerte nedskrivninger		1 315	51 100		52 415
Balanseført verdi 31.12.2014	733	790	136 797	6 325	144 645
Årets avskrivninger	128	268	23 569	2 617	26 582
Årets nedskrivninger			30 100		30 100

RUTER KONSERN

Tall i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogen - busser	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2014	24 291	7 188	302 877	13 086	347 442
Anskaffelseskost per 01.01.2014 Trafikanten			6 214		6 214
Tilgang kjøpte driftsmidler			64 299		64 299
Avgang solgte driftsmidler					0
Anskaffelsekost 31.12.2014	24 291	7 188	373 390	13 086	417 955
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2014	24 264	5 083	177 314	6 761	213 422
Akkumulerte avskrivninger 01.01.2014 Trafikanten			4 412		4 412
Akkumulerte nedskrivninger		1 315	51 100		52 415
Balanseført verdi 31.12.2014	27	790	140 564	6 325	147 706
Årets avskrivninger	128	268	25 131	2 617	28 144
Årets nedskrivninger			30 100		30 100

Både morselskapet og konsernet benytter lineære avskrivninger for alle varige driftsmidler.

Den økonomiske levetiden for driftsmidlene er beregnet til:

Bygninger og annen fast eiendom 10-30 år

Maskiner og inventar 3-10 år

Hydrogenbusser 5 år

IMMATERIELLE EIENDELER

RUTER AS

Tall i 1 000 kr.	Elektronisk billettssystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2014	120 200	114 346	234 546
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	0	23 992	23 992
Avgang solgte driftsmidler	0	0	0
Anskaffelsekost 31.12.2014	120 200	138 338	258 538
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2014	72 286	81 551	153 837
Akkumulerte nedskrivninger	23 957	2 345	26 302
Balanseført verdi 31.12.2014	23 957	54 442	78 400
Årets avskrivninger	12 185	14 077	26 262
Årets nedskrivninger	23 957	2 345	26 302

RUTER KONSERN

Tall i 1 000 kr.	Goodwill	Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2014	7 743	120 200	122 571	250 514
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	0	0	24 085	24 085
Avgang solgte driftsmidler				0
Anskaffelseskost 31.12.2014	7 743	120 200	146 656	274 599
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2014	7 743	72 286	89 643	169 672
Akkumulerte nedskrivninger		23 957	2 345	26 302
Balanseført verdi 31.12.2014	0	23 957	54 668	78 626
Årets avskrivninger		12 185	14 258	26 443
Årets nedskrivninger		23 957	2 345	26 302

Både morselskapet og konsernet benytter lineære avskrivninger for alle varige driftsmidler. Den økonomiske levetiden for driftsmidlene er beregnet til:

Goodwill	5 år
Elektronisk billettsystem	10 år
Andre immaterielle eiendeler	7-10 år

Goodwill er vurdert til å ha en levetid på 5 år, og er knyttet til oppkjøpet av datterselskapet Konsentra AS.

NEDSKRIVNING AV ANLEGGSMIDLER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
	12 354	56 404	Nedskrivning av utstyr til billettsystem	56 404	12 354	
9 960	0	0	Nedskrivning av spørreposter			9 960
9 960	12 354	56 404	Sum	56 404	12 354	9 960
-7 456	0	0	Reversert nedskrivning av Sanntidsinformasjonsutstyr planl. overført til produksjonsselskap			-7 456
-7 456	0	0	Sum	0		-7 456

I 2014 er det gjennomført en nedskrivning av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler knyttet til Ruters billettsystem. Dette gjelder i hovedsak Thalesutstyr, og relaterer seg til igangsatte prosjekter for å skifte ut utdatert teknologi på buss og trikk i Oslo. Det er også gjennomført en virtualisering og sentralisering av Thales servermiljø.

UTBETALINGER VED KJØP AV ANDRE INVESTERINGER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
-18 725	-14 183	-23 992	Utstyr billettsystem	-23 992	-14 183	-18 725
-3 000	-2 790	-261	Kontormaskiner	-261	-778	-3 000
-1 462	-4 246	-5 088	Inventar	-5 088	-4 216	-1 462
0	0	0	Eiendom, bygninger			
-13 086	0	0	Hydrogenbusser	0	0	-13 086
-36 273	-21 219	-29 341	Sum Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	-29 341	-19 177	-36 273
-16 720	-37 192	-20 499	Utvikling IT, lisenser, programvare og andre immaterielle eiendeler	-20 499	-36 923	-16 517
-16 720	-37 192	-20 499	Sum andre immaterielle eiendeler	-20 499	-36 923	-16 517
		-38 451	Anlegg under utførelse	-38 451		
-52 993	-58 411	-88 291	Sum	-88 291	-56 100	-52 790

5. ANNEN DRIFTSKOSTNAD

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
6 711	8 379	9 156	Rutetabeller, trafikkinformasjon og kart	9 156	8 379	6 712
55 398	37 136	37 451	Salgstiltak og reklame	36 552	36 752	37 440
19 373	19 221	19 451	Kostnader lokaler	18 446	13 311	16 480
24 188	50 871	45 183	Konsulentbistand prosjektering, utredninger	45 183	37 027	24 335
54 305	29 218	43 786	Konsulentbistand org. utvikling, elektronisk billettering, juridisk m.v	41 834	28 282	28 800
3 174	1 711	-568	Tap ved avhending anleggsmidler og kundefordringer	-568	945	3 174
76 428	69 319	74 168	Drift og vedlikehold	70 959	64 198	74 689
42 852	36 153	53 434	Diverse kostnader	47 293	31 242	29 002
282 430	252 009	282 060	Sum annen driftskostnad	268 854	220 137	220 629

Provisjoner til kommisjonærer som tidligere lå i denne noten ble i 2013 flyttet til Note 2 Tjenestekjøp og rutedrift.

6. INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER I DATTERSELSKAP OG TILKNYTTET SELSKAP

Tall i 1 000 kr.	Forretningskontor	Eierandel	Pålydende	Antall eiet av Ruter	Resultat	Bokf. verdi
Datterselskap						
Konsentra AS	Oslo	100,00%	5 000	1 000	4 790	15 000
Trafikanten AS	Oslo	100,00%	100	1 000	0	100
Stor-Oslo Lokaltrafikk AS	Oslo	100,00%	100	1 000	-13	120
AS Oslo Sporveier	Oslo	100,00%	100	1 000	-13	120
Norsk Reiseinformasjon AS	Oslo	100,00%	50 000	30	69	0
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	Oslo	71,40%	100	9 187	-2 279	5 967
Andre selskap						
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	43,00%	1 000	386		389
Visit Oslo AS		0,50 %	10 000	1		10
Egenkapitalinnskudd pensjonskasser / KLP						2 854
Sum aksjer og andeler i andre selskaper						24 560

Styret i Ruter As og Trafikanten AS vedtok i desember 2013 å fusjonere de to selskapene. Fusjonen ble gjennomført med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2014. Eierskapet til Trafikanten AS' datterselskap, Norsk Reiseinformasjon AS (eierandel 100 %) samt Oslo og Akershus Trafikkservice AS (eierandel 71,4 %) er overført til Ruter As. Ruter AS' eierandel i Interoperabilitetstjenester AS er redusert fra på 47 % i 2013 til 43 % i 2014 gjennom nedsalg. Egenkapitalinnskudd i KLP er balanseført og verdsatt til anskaffelseskost.

7. ANDRE FORDRINGER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
59 860	0	0	Periodiserte billettinntekter *	0	0	59 860
1 376	14 963	773	Forskuddsbetalte kostnader/påløpt inntekt o.l Oslo	773	14 963	1 376
1 716	6 141	0	Forskuddsbet. kostnader/påløpt inntekt o.l Akershus	0	6 141	1 716
11 895	0	0	Forskuddsbet. kost./påløpt inntekt o.l Skoleskyss **	0	0	11 895
19 637	7 028	11 720	Diverse periodiseringer	9 813	9 739	9 301
52 499	33 515	17 549	Tilgode offentlige avgifter	17 549	33 515	52 499
146 985	61 649	30 043	Sum andre fordringer	28 136	64 359	136 648

* Selskapet har endret faktureringsrutiner. Fakturering til kundene skjer nå i regnskapsmåneden og det er ikke lenger behov for avsetninger.

** For skoleskyss er behovet for avsetninger falt bort ettersom fakturering skjer fortløpende. Dette har redusert den aktuelle fordringen.

8. BANKINNSKUDD OG KONTANTER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kroner	2014	2013	2012
744 270	912 683	1 054 940	Driftskonto	995 572	843 932	674 079
184 335	90 845	143 683	Billettautomatkonto	143 683	90 845	184 335
15 646	286 014	362 113	Andre bankinnskudd	362 113	286 014	15 646
10 704	11 040	35 426	Bundne skattetreksmidler	34 692	8 914	8 313
6 200	7 396	20 072	Husleiedeposium	19 471	7 396	6 200
493	334	352	Myntbeholdning i automater	352	334	493
961 648	1 308 312	1 616 586	Sum bankinnskudd og kontanter	1 555 883	1 237 435	889 066

Ruter har stilt en garanti på TNOK 8 250 til Nordea. Garantien gjelder Unibuss AS' leasing av 5 stk leddbusser fra 2010. I tillegg er det stilt en garanti overfor Skandinaviske Enskilda Banken AB på TNOK 35 409. Garantien gjelder Unibuss leasing av 30 stk. leddbusser fra 2012

9. EGENKAPITAL

Aksjonær	Aksjer	Pålydende	Bokført
Akershus fylkeskommune	480 stk.	100 kroner	48 000
Oslo kommune	720 stk.	100 kroner	72 000
Sum aksjekapital	1 200 stk		120 000

Det er kun en aksjeklasse og alle aksjer har lik stemmerett.

RUTER AS

Tall i 1000 kr.	Aksjekapital	Overkurs	Annen institutt EK	Annen EK	Sum
EK 31.12.2012	120	199 338		20 698	220 156
Levealderjustering pensjon				11 385	11 385
EK 01.01.2013	120	199 338	0	32 083	231 541
Estimatavvik knyttet til pensjoner				-49 916	-49 916
Disponering av overkurs til annen egenkapital		-11 854		11 854	0
Resultat 2013				5 020	5 020
EK 31.12.2013	120	187 484	0	-959	186 645
Fusjon med Trafikanten AS			816	-290	526
Estimatavvik knyttet til pensjoner 2014				-35 266	-35 266
Resultat 2014				66 538	66 538
Egenkapital per 31.12. 2014	120	187 484	816	30 023	218 443

RUTER KONSERN

	Aksjekapital	Overkurs	Annen institutt EK	Annen EK	Minoritetsandel	Sum
EK 31.12.2012	120	199 338		47 092	3 342	249 892
Levealderjustering pensjon				15 849		15 849
EK 01.01.2013	120	199 338	0	62 941	3 342	265 741
Nedsalg av Interoperabilitetstjenester AS				463	-1322	-859
Estimatavvik knyttet til pensjoner				-52 029		-52 029
Mottatt konsernbidrag				866		866
Disponering av overkurs til annen egenkapital		-11 854		11 854		0
Resultat 2013				3 882	26	3 908
EK 31.12.2013	120	187 484	0	27 977	2 046	217 627
Estimatavvik knyttet til pensjoner				-41 469		-41 469
Mottatt konsernbidrag				91		91
Resultat 2014				69 092	-661	68 431
Egenkapital per 31.12.2014	120	187 484	0	55 691	1 385	244 680

Planendringen knyttet til levealderjustering av offentlig pensjonsordning er regnskapsført retrospektivt ved at effekten av endringen er innregnet i inngående balanse i sammenligningstallene. Se nærmere beskrivelse i prinsippnote og note 10 Pensjonsforpliktelse.

10. PENSJONSFORPLIKTELSER

Morselskapet har pensjonsordninger som omfatter 224 ansatte. For konsernet er tilsvarende tall 252. Forpliktelsene er dekket gjennom pensjonsordning i Kommunal Landspensjonsordning (KLP). Ordningen gir rett til definerte fremtidige ytelser i henhold til tariffavtalen i kommunal sektor. Fordi det foretas en fordeling av den aktuarmessige risikoen mellom alle foretakene, kommunene og fylkeskommunene som deltar i ordningen, tilfredsstiller den kriteriene for det som betegnes som en "Multiemployerplan". I tråd med internasjonal praksis for "Multiemployerplan" vises dette som en netto forpliktelse på samme måte som en ytelsesordning. Netto pensjonsforpliktelse inkluderer AFP (Avtalefestet pensjon). Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning i henhold til lov om obligatorisk tjenestepensjon, og de nevnte ordninger oppfyller krav i denne lov.

RUTER KONSERN				RUTER AS		
31/12/12	31/12/13	31/12/14	Tall i 1 000 kr.	31/12/14	31/12/13	31/12/12
Netto pensjonskostnad						
26 762	20 217	26 085	Nåverdi av årets pensjonsopptjening	23 759	13 759	17 833
8 377	10 057	13 688	Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	12 260	7 035	5 797
35 139	30 274	39 773	Brutto pensjonskostnad	36 019	20 794	23 631
7 036	7 423	9 908	Forventet avkastning	8 909	5 203	4 857
913	972	1 229	Administrasjonskostnader	1 091	645	544
		-7 967	Resultatført planavvik	-7 254		
29 015	23 823	23 127	Netto pensjonskostnader før arbeidsgiveravgift	20 947	16 236	19 318
4 090	3 359	4 310	Arbeidsgiveravgift	3 976	2 289	2 724
33 106	27 181	27 437	Netto pensjonskostnader etter arbeidsgiveravgift	24 923	18 524	22 042
244 623	284 163	389 970	Pensjonsforpliktelser 31.12. (inkl. beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering)	350 176	193 876	167 524
244 623	284 163	389 970	Beregnet pensjonsforpliktelse 31.12.	350 176	193 876	167 524
187 750	172 091	246 221	Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12.	221 348	106 187	129 171
10 308	14 894	19 965	Arbeidsgiveravgift	18 164	9 919	7 013
67 180	126 965	163 714	Netto pensjonsforpliktelse	146 992	97 608	45 367
Økonomiske forutsetninger						
3,90%	4,00%	2,30%	Diskonteringsrente	2,30%	4,00%	3,90%
3,90%	4,00%	3,20%	Forventet avkastning på pensjonsmidler	3,20%	4,00%	3,90%
3,50%	3,75%	2,75%	Forventet lønnsvekst	2,75%	3,75%	3,50%
3,25%	3,50%	2,50%	Forventet G-regulering	2,50%	3,50%	3,25%
2,48%	2,72%	1,73%	Forventet regulering av pensjoner under utbetaling	1,73%	2,72%	2,48%
K2005	K2013BE	K2013BE	Dødelighetstabell	K2013BE	K2013BE	K2005
Andel som tar ut AFP (Uttak fra 62 år)						
Normalt uttak innenfor KLP-området ved 70 års aldersgrense er iht fellesordningen 45 %						
Kollektivporteføljen til KLP har følgende aktivasammensetning						
Aksjer				20,4 %	16,9 %	16,1 %
Eiendom				11,1 %	12,3 %	11,1 %
Utlån				10,9 %	10,9 %	11,1 %
Likviditet/pengemarked				8,6 %	10,2 %	8,5 %
Omløpsobligasjoner				21,4 %	20,9 %	22,4 %
Anleggs- / HTF-obligasjoner				27,6 %	28,8 %	30,8 %
Verdijustert avkastning for 2014 er 6,9 %						

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer. Ruter fører årets estimatavvik direkte mot egenkapitalen, og for 2014 utgjør dette 38,7 mill. kr for Ruter As og 41,0 mill. kr for konsernet. Planendringen knyttet til levealderjusteringen er regnskapsført retrospektivt ved at effekten av endringen er innregnet i inngående balanse i sammenligningstallene. Effekten på regnskapstallene for 2013 består av redusert pensjonsforpliktelse på 11,4 mill. kr (for konsern 16,2 mill. kr.) Planendringen har også medført en reduksjon i pensjonskostnaden for 2013 på 1,5 mill. kr. før skatt (for konsern 2,2 mill. kr.). Justering i estimatavvik for 2013 øker pensjonsforpliktelsen med 14,4 mill. kr. (for konsern 3,8 mill. kr.), og er ført direkte mot egenkapitalen 31.12.2014. Planendringen knyttet til nye regler for uførepensjon er i sin helhet tatt som en kostnadsreduksjon med 7,3 mill. kr. i regnskapet for 2014 (for konsern 8,0 mill. kr.).

11. ANNEN KORTSIKTIG GJELD

I tillegg til inntekter relatert til salg av transporttjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har Ruter As mottatt tilskudd til øremerkede oppgaver. Disse tilskuddene har investeringskarakter eller er bevilget til bestemte formål, og føres over balansen som en gjennomstrømning. Når det gjelder en total oversikt over alle investeringer i kollektivtrafikken i 2014 vises det til eget oppsett i årsrapporten.

Finansieringskildene fremgår av tabellen under.

Tall i 1 000 kr.	Ubenyttet pr 31.12.14	Ubenyttet pr 31.12.13	Ubenyttet pr 31.12.12
Oslopakke-3 midler	180 259	63 077	76 372
Finansieringsmidler Hynor	28 144	20 622	22 356
Tilgjengelighetsmidler	-866	-639	-810
Belønningsmidler	234 408	163 918	15 072
Finansieringsmidler fra Oslo kommune	18 000	10 000	10 000
KID-midler (Kollektivtrafikk i distriktene)	-1 566	-1 233	235
Ubenyttet tilskudd til øremerkede oppgaver per 31.12.	458 379	255 745	123 225
Skuldige inndrevne Oslopakke-2 midler til Akershus fylkeskommune	0	8 555	8 461
1. års avdrag lån	21 263	21 263	21 263
Skuldig opptjente feriepenger	14 862	9 710	8 989
Forhåndsbetalte billetter	130 970	135 334	102 491
Påløpte produksjonskostnader Oslo	101 893	99 151	106 595
Påløpte produksjonskostnader Akershus	312 379	329 396	164 371
Diverse kortsiktig gjeld	44 054	30 053	30 507
Sum annen kortsiktig gjeld	1 083 800	889 207	565 902

12. KONSERNMELLOMVÆRENDE

Tall i 1 000 kr.	RUTER AS			RUTER AS		
	2014	2013	2012	2014	2013	2012
	Salg av tjenester			Kundefordr. mot datterselskap		
Konsentra AS						2 082
Trafikanten AS *		2 508	2 636		434	2 798
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	45			56		
Interoperabilitetstjenester AS						735
Totalt	45	2 508	2 636	56	434	5 615
				Andre fordr. mot datterselskap		
Trafikanten AS*					70	
Totalt	0	0	0	0	70	0
	Kjøp av tjeneste			Andre fordr. mot datterselskap		
Konsentra AS	31 379	26 637	16 930		293	1
Trafikanten AS*		47 821	49 381		1 151	5 684
Norsk Reiseinformasjon AS	111					
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	1 300					
Interoperabilitetstjenester AS			5 502			787
Totalt	32 790	74 458	71 813	0	1 444	6 472
				Annen gjeld til datterselskap		
Konsentra AS						200
Trafikanten AS *					5 268	750
Totalt	0	0	0	0	5 268	950

* Trafikanten AS ble fusjonert med Ruter As i 2014.

Transaksjoner mellom nærstående parter er gjort i henhold til Ruters prinsipper om armlengdes avstand. Majoriteten av transaksjoner mellom de nærstående parter relateres til administrasjonstjenester.

13. SKATTER

RUTER KONSERN

Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
Årets skattekostnad fordeler seg på:			
Betalbar skatt	1 990	2 079	1 292
Årets skatteeffekt av endret skattesats	2 002	273	0
Endring i utsatt skatt	12	3 431	-130
Endring i utsatt skatt ført direkte mot egenkapitalen	0	4 498	-401
Sum skattekostnad	4 004	10 281	761
Beregning av årets skattegrunnlag:			
Resultat fra skattepliktig virksomhet	6 557	3 747	3 982
Permanente forskjeller	-1 836	56	3 020
Estimatavvik pensjoner	0	-17 252	
Endring i midlertidige forskjeller	2 311	19 323	-789
Bruk av underskudd til fremføring	0	-1 233	-3 151
Grunnlag betalbar skatt	7 032	4 641	3 062
Midlertidige forskjeller			
Underskudd til fremføring	0	0	1 176
Fordringer	-59	-70	-80
Anleggsmidler	-8 830	-9 126	-1 271
Andre forpliktelser	0	0	-6 850
Pensjoner	-16 722	-44 989	-26 661
Ikke balanseført utsatt skattefordel	0	0	869
Sum midlertidige forskjeller	-25 611	-54 185	-32 817
Forskjeller som ikke inngår i utsatt skatt/ -skattefordel	0	-33 665	
Utsatt skattefordel i balansen *	-6 004	-5 541	-9 189
* Gjelder Konsentra AS og Oslo og Akershus Trafikkservice AS. Øvrige datterselskap (Trafikanten AS, Norsk Reiseinformasjon AS, Stor-Oslo Lokaltrafikk AS og AS Oslo Sporveier har ingen balanseført utsatt skattefordel). Utsatt skattefordel i Oslo og Akershus Trafikkservice AS er i sin helhet resultatført med TNOK 2 240. Rest som utgjør Konsentra AS skattefordel på TNOK 3 764 er ført til konsernets balanse.			
Betalbar skatt i balansen			
Årets betalbare skatt	1 990		
Avgitt konsernbidrag	-92		
Betalbar skatt i balansen 31.12.2014	1 898		

Konsernets skattekostnad utgjør ikke 27 % av resultat før skatt som en følge av at resultatet i morselskapet Ruter As er skattefritt. Konsernets skattekostnad utgjør således skattekostnaden i datterselskapene. Som følge av at Trafikanten AS ble fusjonert inn i Ruter As, som ikke er skattepliktig, per 31.12.2013, ble utsatt skattefordel i Trafikanten AS kostnadsført i 2013.

14. NÆRSTÅENDE PARTER

Oslo kommune

Oslo kommune eier 60 % av aksjene i Ruter As. Ruter As har i 2014 gjennomført salg av transporttjenester til Oslo kommune for TNOK 1 608 288. Dette utgjør driftstilskudd og tilskudd til øremerkede oppgaver som tas over driften. Driftstilskuddet gjøres opp med 1/12 hver måned, og inntektsføres når det mottas, mens tilskudd til øremerkede oppgaver inntektsføres med like andeler iht når de er mottatt i året. Pengestrømmen knyttet til vognleie for trikker og T-banetrogner til Oslo Vognselskap er endret fra 2014. Pengestrømmen følger kontraktene og går fra Ruter via Sporveien Oslo AS til Oslo Vognselskap AS.

Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune eier 40 % av aksjene i Ruter As. Ruter har i 2014 gjennomført salg av transporttjenester til Akershus fylkeskommune for TNOK 741.071. Dette utgjør driftstilskudd og tilskudd til øremerkede oppgaver som tas over driften. Driftstilskuddet gjøres opp med 1/12 hver måned, og inntektsføres når det mottas, mens tilskuddet til øremerkede oppgaver inntektsføres med like andeler iht. når de er mottatt i året.

Sporveien Oslo AS

Sporveien Oslo AS er 100 % eiet av Oslo kommune og står for den utførende delen av kollektivtilbudet for trikk, t-bane og buss. Ruter As har en rammeavtale om banetraffikk med Sporveien Oslo AS, og kjørekontrakter med Unibuss AS. I tillegg inngås kontrakter knyttet til mottatte tilskudd til øremerkede oppgaver. Det vises til note 11 for en oppstilling av hva disse tilskuddene har gått til.

Oslo Vognselskap AS

Oslo Vognselskap AS er 100 % eiet av Oslo kommune AS. Selskapet har som oppgave å finansiere og anskaffe nye skinnegående vogner, oppgradere eksisterende vogner, fastsette krav til vedlikeholdet av vognene herunder ivareta avsetninger for periodisk vedlikehold, leie ut vognene til operatørene og følge opp leveranser av vogner fra leverandørene.

Konsentra AS

Konsentra AS er et 100 % eiet datterselskap av Ruter As. Konsentra AS selger, administrerer og planlegger persontransport for mennesker som ikke kan benytte det ordinære kollektivtilbudet.

Interoperabilitetstjenester AS

Interoperabilitetstjenester AS er 43 % eiet av Ruter As. Selskapet forestår innsamling og viderefordeling av transaksjoner og andre elektroniske data fra elektroniske billettsystemer i Norge. I dette ligger også å utarbeide grunnlag for inntektsavregning mellom operatører som benytter slike systemer for persontransport.

Samarbeidende tjenesteytere på rutedrift

I 2011 var det planlagt overført sanntidsinformasjonsutstyr (SIS) ifb med anbudsutlysning av rutedrift til operatørene til kr. 0 fra Ruter As. Utstyret ble før overføring nedskrevet med TNOK 7 456 til 0. Formell overføring skulle skje i 2012. Utstyret er besluttet ikke overført og nedskrivningen ble derfor reversert i 2012 med TNOK 7 456.

Som døtre av Ruter leier Oslo og Akershus Trafikkservice AS ut lokaler til Ruter AS mens Norsk Reiseinformasjon AS bidrar med reiseinformasjon.

15. LANGSIKTIG GJELD

Langsiktig gjeld

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
Langsiktig gjeld						
233 726	195 399	174 135	Langsiktig gjeld	174 135	195 399	216 662
1 354	490	1 764	Langsiktige forpliktelser	1 764	1 763	1 354
235 080	195 889	175 899	Sum	175 899	197 162	218 016
Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år						
131 608	110 345	89 082	Gjeld til kredittinstitusjoner	89 082	110 345	131 608

16. OPERASJONELLE LEIEAVTALER

Konsernet har inngått flere forskjellige operasjonelle leieavtaler av maskiner, kontorer og andre fasiliteter. De fleste leieavtalene har en opsjon for forlengelse.

	RUTER AS		RUTER KONSERN	
Tall i 1 000 kr.	2014	2015-2028	2014	2015-2028
Kontormaskiner	4 217	3 989	4 217	3 989
Fast eiendom *	77 080	518 692	79 787	527 506
Bil	117	117	117	117
Sum	81 414	522 798	84 121	531 612

* På de aller fleste av disse anleggene er det avtale om fremleie.

Fremtidig minimumsleie knyttet til ikke kansellerbare leieavtaler forfaller som følger:

Tall i 1 000 kr.	RUTER AS	RUTER KONSERN
Innen 1 år	81 414	81 414
1 til 5 år	188 531	197 345
Etter 5 år	252 853	252 853
Sum	522 798	531 612

17. STYRING AV FINANSIELL RISIKO

Fiansiell risiko

Rutiner for risikostyring følges opp av administrasjonen. De viktigste finansielle risikoer konsernet er utsatt for er knyttet til renterisiko, kreditt risiko og til en viss grad valutarisiko gjennom innkjøp. I tillegg ligger det en finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, rente, diesel samt andre indikatorer i forhold til kjørekontrakt med bussoperatørene. Inntektsfordeling og prisavtale med NSB, basert på telling av reisemønster blant kundene, kan få store beløpsmessige konsekvenser.

Kreditt risiko

Ruter handler kun med godkjente kredittverdige motparter. Alle kommersielle private motparter, som får kreditt hos konsernet, skal kredittvurderes og godkjennes. Dette gjelder spesielt kommisjonærer ved salg av billetter for Ruter. I enkelte tilfeller må det stilles garanti. Reitan-gruppen er den største kommisjonæren. Kreditt risikoen anses som lav i forhold til statlige og kommunale kundeforhold. Risikoen med hensyn til størrelsen på beløp er også lav i forhold til salg til enkeltkunder ettersom billetten kan sperres for videre bruk ved manglende betaling. Motpart for pensjonsmidler er KLP og for likvider DNB, og risikoen knyttet til disse anses som lav. Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer samt kortsiktige og langsiktige fordringer.

18. ENDRINGER I KONSERNSTRUKTUR

Ruter har i 2012 kjøpt seg opp fra 47 % til 100 % av aksjene i Trafikanten AS, og Trafikanten AS med datterselskap er fra og med 2012 bruttokonsolidert i Ruters konsernregnskap. Styret i Ruter og Trafikanten vedtok i desember 2013 å fusjonere de to selskapene. Fusjonen er gjennomført i 2014. Sammenligningstall er ikke endret. Interoperabilitetstjenester AS er solgt ned fra en eierandel på 51 % i 2012 til 43 % i 2014. Interoperabilitetstjenester AS inngår ikke lenger i Ruters konsernregnskap. Selskapet behandles nå som et tilknyttet selskap.

Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
Konsernets inntekter fra Trafikantenkonsernet er	0	30 726	33 345

19. ENDRING I KUNDEFORDRINGER (UNDERLAG TIL KONTANTSTRØM)

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
15 186	6 122	-4 011	Billettsalg	-4 011	6 122	-15 186
12 081	-29 419	-7 785	Skoleskysst	-7 785	29 419	-12 081
2 753	8 159	757	Snikgebyr	757	8 159	-2 753
23 876	-8 322	3 662	Andre	5 728	1 506	-19 211
53 895	-23 460	-7 377	Sum	-5 311	-13 632	49 230

Endringen skyldes vesentlig forskyvning i betalingsdato slik at innbetaling til Ruter skjer senere.

20. ENDRING I LEVERANDØRGJELD (UNDERLAG TIL KONTANTSTRØM)

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2012	2013	2014	Tall i 1 000 kr.	2014	2013	2012
7 106	4 847	13 036	Produksjonsselskap	13 036	4 847	7 106
-1 467	-37 638	15 839	Andre	14 508	-46 747	10 997
5 639	-32 791	28 875	Sum	27 544	-41 900	18 103

Endringen skyldes vesentlig forskyvning i betalingsdato slik at utbetaling fra Ruter skjer senere.



Til generalforsamlingen i
Ruter As

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Dronning Eufemias gate 6, NO-0191 Oslo
Oslo Atrium, P.O. Box 20, NO-0051 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf.: +47 24 00 24 00

Fax: +47 24 00 24 01

www.ey.no

Medlemmer av Den norske Revisorforening

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Ruter As, som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2014, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styrets og administrerende direktørs ansvar for årsregnskapet

Styret og administrerende direktør er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og administrerende direktør finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon om selskapsregnskapet og vår konklusjon om konsernregnskapet.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet for Ruter As avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvisende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2014 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Uttalelse om øvrige forhold


Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

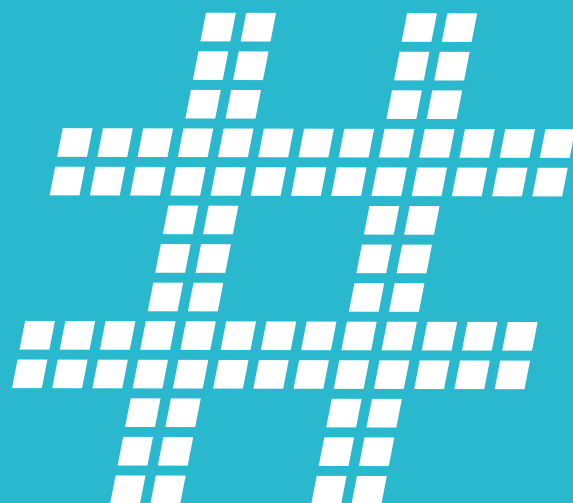
Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at styret og administrerende direktør har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 30. mars 2015
ERNST & YOUNG AS



Tommy Romskaug
statsautorisert revisor



Ruter As
Dronningens gate 40
Postboks 1030 Sentrum
NO-0104 Oslo
Telefon (+47) 400 06 700
www.ruter.no